

rapport



GVVP Goirle

Kaderdocument



GVVP Goirle

Kaderdocument

Opdrachtgever

Gemeente Goirle
Postbus 17
5050 AA Goirle

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Paul van den Bosch
TBO/120017

Breda, 10 oktober 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Opbouw GVVP	5
	1.3 Opbouw Kadernota	6
2	Bestaand beleid	7
	2.1 Rijksbeleid	7
	2.2 Provinciaal beleid	8
	2.3 Regionaal beleid	14
	2.4 Gemeentelijk beleid	18
3	Huidige situatie en ruimtelijke ontwikkelingen	22
	3.1 Kenschets gemeente Goirle	22
	3.1.1 De ontstaansgeschiedenis	22
	3.1.2 Stedenbouw- en verkeerskundige structuur	23
	3.2 Wegcategorisering, intensiteiten en verkeersmodel	24
	3.3 Objectieve verkeersveiligheidsknelpunten	27
	3.3.1 Registratiegraad en ongevalletrend	27
	3.3.2 Ongevallenclusters	28
	3.3.3 Ongevalsoorzaken en slachtoffers	31
	3.4 Mening van bewoners	32
	3.5 Opiniëring thema's raadscommissie	34
	3.6 Ruimtelijke ontwikkelingen	34
	3.6.1 Woningbouw	34
	3.6.2 Recreatie	36
	3.7 GVVP 1998	36
4	Ambities en doelstellingen	39
	4.1 Algemene ambitie verkeers- en vervoerbeleid Goirle	39
	4.2 Verkeersveiligheid	39
	4.3 Fiets	41
	4.4 Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	41
	4.5 Voetgangers/minder validen	42
	4.6 Parkeren	42
	4.7 Openbaar Vervoer	43
	4.8 Communicatie en educatie	44
	4.9 Leefbaarheid en milieu	44
	4.10 Hoe nu verder?	45
	Bijlagen	49
	Bijlage 1 Verkeersenquête	51
	Bijlage 2 Intensiteiten Regionale Verkeersmodel	71
	Bijlage 3 Woningbouwlocaties Goirle	76

Bijlage 4 Stellingendiscussie raadscommissie	78
Bijlage 5 Ongevallenanalyse	85
Bijlage 6 Beleidsdocumenten gemeente Goirle	87

1 Inleiding

Het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) van Goirle moet een meerjarig integraal dynamisch beleidsdocument worden in de breedste zin van het woord. Het is daarom belangrijk om vooraf de raad heldere kaders, doelen en ambities te laten formuleren. Dit Kaderdocument is de eerste stap op weg naar het GVVP. In dit document is het tot op heden gevoerde beleid op verschillende niveaus beschreven, is de huidige situatie in de gemeente Goirle vastgelegd en wordt een voorstel gedaan voor na te streven doelen en ambities.

1.1 Aanleiding

De gemeente Goirle heeft behoefte aan een nieuw verkeer- en vervoerplan. De Planwet Verkeer en Vervoer schrijft voor dat lagere overheden de essentiële onderdelen van het Rijksbeleid overnemen. Deze onderdelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden door de provincie verwerkt in een provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP) en door de gemeente vertaald naar een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP). Op dit moment beschikt de gemeente over een Verkeersveiligheidsplan Goirle uit 1998 met een planhorizon tot 2010. Dit plan is verouderd waardoor het in de dagelijkse praktijk onvoldoende houvast biedt. Nieuwe ontwikkelingen ontbreken en het verkeersbeeld in de gemeente Goirle is sinds 1998 sterk gewijzigd. De gemeente heeft behoefte aan een integraal GVVP, waarin bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid de belangrijkste aandachtsgebieden zijn.

Een GVVP is een goed instrument om de verkeersknelpunten en problemen in kaart te brengen en de visie voor de toekomst neer te leggen. Binnen die visie worden mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. De gemeente Goirle heeft DTV Consultants opdracht gegeven voor het opstellen van het GVVP. Voorliggend document vormt de eerste stap, namelijk het Kaderdocument.

1.2 Opbouw GVVP

Het GVVP van de gemeente Goirle wordt opgebouwd uit drie onderdelen:

- de Kadernota;
- de Beleidsnota;
- het Meerjarenuitvoeringsprogramma 2012 – 2023.

Het GVVP is opgedeeld in verschillende onderdelen om een duidelijke scheiding te krijgen tussen enerzijds de abstracte visie op het verkeer en vervoer en anderzijds concrete voorstellen voor maatregelen.

Doelstelling GVVP

Het doel van het GVVP is het vastleggen van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Goirle voor de periode 2012 tot 2023. Het beleid moet aansluiten bij de ambities en speerpunten die de gemeente heeft en moet tevens passen binnen de kaders die hogere overheden in hun beleid stellen.

Deelaspecten van het beleidsterrein verkeer en vervoer en raakvlakken met andere beleidsterreinen worden in het GVVP bij elkaar gebracht. Dit resulteert in een integrale visie op verkeers- en vervoerbeleid in de gemeente Goirle. Om uitvoering te geven aan het opgestelde gemeentelijke beleid, wordt het plan vergezeld van een uitvoeringsprogramma met daarin maatregelen en projecten inclusief een planning en de financiële consequenties hiervan.

In de Kadernota wordt op strategisch niveau vastgesteld waar de gemeente Goirle wil staan in 2023 ten aanzien van verkeer en vervoer. De manier waarop de ambities worden verwezenlijkt komen hierbij nog niet aan bod. Deze tactieken en oplossingen kunnen pas worden ingevuld nadat het ambitieniveau is vastgesteld en na onderzoek naar de huidige situatie en ontwikkelingen die ons te wachten staan. De tactische en operationele elementen komen in de Beleidsnota aan de orde. Ten slotte wordt in het Meerjarenuitvoeringsprogramma concreet aangegeven welke maatregelen c.q. projecten de komende periode uitgevoerd gaan worden en welke kosten hiermee zijn gemoeid.

1.3 Opbouw Kadernota

In de voorliggende kadernota wordt een beschrijving gegeven van het bestaande gemeentelijke, provinciale en landelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer (Hoofdstuk 2). Op basis van het geldende beleid en de verwachte ontwikkelingen wordt een beeld geschetst van de situatie in Goirle en de regio en de problemen die worden ervaren. Daarnaast wordt in beschrijvende zin, met de nu bekende gegevens, een prognose gegeven voor de (nabije) toekomst bij een autonome ontwikkeling en de daarbij mogelijk optredende problemen (Hoofdstuk 3). Vervolgens worden de kaders gesteld voor het in de volgende fase te formuleren beleid, in een aantal uitgangspunten, doelen en aandachtspunten per thema (Hoofdstuk 4).

Doelstelling Kadernota

Het doel van het Kaderdocument is het vastleggen van de te varen koers ten aanzien van verkeer en vervoer in de gemeente Goirle; welke doelen streven we na en waar gaan we de komende jaren op focussen?

Pas na vaststelling van het Kaderdocument wordt een start gemaakt met het opstellen van het uiteindelijke GVVP met het bijbehorende maatregelenprogramma.

2 Bestaand beleid

In dit hoofdstuk is zowel het beleid van hogere overheden als het huidige beleid in de gemeente Goirle beschreven. Het GVVP moet immers zowel ‘passen’ binnen de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders, als aansluiten bij de huidige lokale kaders en ontwikkelingen.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en is in maart 2012 van kracht geworden. De SVIR vervangt onder andere de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De SVIR geeft zodoende een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het is de kapstok voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

De hoofdpunten op het gebied van verkeer en vervoer:

- Burgers, bedrijven en (lagere) overheden krijgen in de SVIR meer ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk wil zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten gaan zitten;
- Nieuwe ontwikkelingen vinden pas plaats nadat is vastgesteld dat er daadwerkelijk vraag naar is. Vervolgens wordt bekeken of het bestaande stedelijke gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt; daarna komt nieuwbouw pas in beeld. Bij nieuwbouw wordt altijd gezorgd voor een passende bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen;
- Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden.
- Op hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is, wordt 2x3 rijstroken de standaard.
- Aandacht voor verschillende vormen van duurzame mobiliteit.

Planwet verkeer en vervoer (1998)

De ‘Planwet verkeer en vervoer’ regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie, regio en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Deze in 1998 aangenomen wet regelt dat de genoemde overheden een zichtbaar samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid voeren, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan wordt hieraan invulling gegeven. Hierbij moeten de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan (SVIR) en van het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) in acht worden gehouden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid van naburige gemeenten.

Strategisch plan Verkeersveiligheid (2008)

De plannen van de overheid ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid, staan beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In 2020 wil de overheid het aantal verkeersdoden hebben teruggebracht naar maximaal 500 en het aantal ernstig gewonden naar 10.600. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden onder meer de volgende aandachtspunten genoemd:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, kinderen en ouderen lopen bij een ongeval relatief ernstig(er) letsel op.
- Beginnende bestuurders: mensen die nog maar kort hun rijbewijs hebben, zijn onervaren, lijden aan zelfoverschatting en herkennen minder snel gevaren.
- Bromfietsen en snorfietsen: het rijgedrag van jongeren op een bromfiets of snorfiets vraagt aandacht, evenals de eigenschappen van de vervoermiddelen (bijvoorbeeld instabiliteit).
- Motoren: motorrijders zijn niet altijd goed zichtbaar voor andere weggebruikers en rijden soms te snel.
- Vracht- en bestelverkeer: het aantal verkeersdoden door een ongeval met een vrachtwagen of bestelauto daalt minder fors dan het totaal aantal verkeersdoden. Bovendien neemt het goederenvervoer over de weg toe.
- Bestuurders onder invloed: bijna de helft van het huidige aantal verkeersongevallen wordt veroorzaakt door verkeersdeelnemers die onder invloed rijden van alcohol, drugs of medicijnen.
- Snelheidsovertreders: als verkeersdeelnemers zich houden aan de snelheidslimiet, dan betekent dat jaarlijks 25 tot 30 procent minder slachtoffers.
- Buitenlandse bestuurders: het aantal buitenlandse chauffeurs op de Nederlandse wegen neemt toe. De Nederlandse eisen aan opleiding, examinering en voertuigcontroles gelden echter niet voor buitenlandse bestuurders.
- 50- en 80-kilometerwegen: ongeveer tweederde van alle verkeersdoden valt op 50- en 80-kilometerwegen. De inrichting van deze wegen vraagt aandacht.

Belangrijkste aspecten Rijksbeleid

- Nieuwe ontwikkelingen vinden pas plaats nadat is vastgesteld dat er daadwerkelijk vraag naar is. Bij nieuwbouw wordt altijd gezorgd voor een optimale bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen.
- Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden.
- Aandacht voor verschillende vormen van duurzame mobiliteit.
- In het GVVP geeft elke gemeente invulling aan het Rijksbeleid.
- Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden wordt teruggebracht.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006)

Hoe blijven de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers en goederen binnen een acceptabele tijd van A naar B komen? Vanuit verschillende invalshoeken zoekt de Provincie naar innovatieve en duurzame antwoorden op deze vragen. In het in november 2006 vastgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

(PVVP) ‘Verplaatsen in Brabant’ geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar, dus de periode tot 2021.

Het PVVP gaat uit van de zogeheten ‘van deur tot deur’-benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. Stedelingen, dorpelingen en bedrijven hebben verschillende behoeften; hoe is hieraan tegemoet te komen?

De Provincie streeft naar duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit. In de buurt van industrieterreinen zijn andere voorzieningen nodig dan bij een natuurgebied. De mobiliteit in een stadscentrum verschilt met het verkeer en vervoer in een dorpskern. Buitenwijken van een stad vragen om andere mobiliteitsoplossingen dan een agrarisch gebied.

Aan de hand van specifieke gebiedskenmerken onderscheidt het PVVP gebiedsprofielen. Per gebied zet de Provincie accenten. Afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en de economische, sociale en ecologische factoren, wordt gekeken welke vervoerswijzen (auto, bus, fiets, regiotaxi, etc.) de voorkeur hebben.

Voorbeeld: voldoet het openbaar vervoer in een stedelijk gebied, dan is het niet erg dat de bereikbaarheid voor de auto ter plekke minder goed is.

Goirle bevindt zich, samen met Tilburg, in een gebied dat is aangemerkt als “stedelijk kerngebied Brabantstad”. De noordwest- en zuidwestkant van Goirle zijn aangemerkt als regionaal bedrijventerrein. De kern Riel en omgeving liggen in de “stedelijke periferie”. Voor beide gebiedsprofielen zijn de belangrijkste doelen uit het PVVP opgesomd:

Stedelijk kerngebied Brabantstad

- Voor veel verplaatsingen binnen een stad is de fiets het meest aangewezen vervoermiddel. Dit vanwege de relatief geringe afstanden (< 7,5 kilometer). De gemeenten kunnen dit ondersteunen met een goed fietsnetwerk.
- In het stedelijk kerngebied Brabantstad zijn de auto én het openbaar vervoer van belang. De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied Brabantstad vanuit de landelijke regio’s. De functie van het stedelijk hoofdwegennet voor het autoverkeer moet daarom afgestemd worden op de Regionale Netwerkvisie.
- Kantoorlocaties met een sterke regionale werkgelegenheidsfunctie moeten goed op dat netwerk zijn aangesloten.
- Hoe groter en drukker het stedelijk kerngebied Brabantstad, hoe belangrijker de rol van het openbaar vervoer binnen dit stedelijk gebied. Verbindingen van openbaar vervoer binnen het stedelijk kerngebied Brabantstad blijken over afstanden van minimaal vijf kilometer van essentieel belang te zijn. De inkomende lijnen uit de regio hebben een belangrijke functie voor de snelle ontsluiting van wijken op het centrum. Voor de ontsluiting van grote en verafgelegen wijken zijn stedelijke lijnen gewenst.
- Op knooppunten (transferia) waar de verschillende OV-verschijningsvormen en andere modaliteiten bij elkaar komen kan de reiziger overstappen. Ook transferia met parkeergelegenheid op de overgang van stedelijk kerngebied naar het centrum passen binnen dit kader.
- Verder is een goed verband nodig tussen de ontwikkeling van OV-voorzieningen en nieuwe woongebieden en (arbeidsintensieve) bedrijfslocaties. Dit is belangrijk voor een duurzame

stedelijke ontwikkeling. Assen met hoogwaardig openbaar vervoer en een goede doorstroming in het gehele gebied zijn hiervoor van belang.

- Het goederenvervoer moet een aantal locaties binnen het stedelijk kerngebied BrabantStad kunnen bedienen. Specifiek gaat het hierbij om de bedrijventerreinen en in het algemeen om de stedelijke distributie. In de Regionale Netwerkvisies is daar rekening mee gehouden. Op hun grondgebied kunnen gemeenten nadere eisen stellen aan de gebruikte goederenvervoertuigen. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, kunnen ze een milieuzonering instellen. Ook het definiëren van daarbij behorende bevoorradingsprofielen is mogelijk. Dit gebeurt in overleg met het betrokken bedrijfsleven.
- Het stedelijk kerngebied BrabantStad is aangesloten op het Brabantse vaarwegennet. Voor bulkvervoer en containervervoer dat niet aan tijd is gebonden krijgt het vervoer over water prioriteit. Voor bedrijven met dit soort goederenstromen heeft vestiging op bedrijventerreinen met een waterontsluiting een duidelijke meerwaarde. Samen met betrokken partijen, stimuleert de Provincie vestiging van deze bedrijven op ‘multimodaal ontsloten bedrijventerreinen’. Dat betekent dat ze naast de weg ook via water en/of spoor toegankelijk zijn. Bedrijven waarvoor vervoer over water geen optie is, raadt de Provincie een andere vestigingslocatie aan.
- Binnen het gebiedstype ‘stedelijk kerngebied BrabantStad’ kan een verdere verfijning nodig zijn. Dit is aan de orde bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in gemeentelijke en regionale plannen. Betrokken partijen kunnen daarop het ontwerp van de netwerken voor de verschillende modaliteiten afstemmen. Denk hierbij aan concentraties van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en grotere aaneengesloten woongebieden (vinexlocaties).

Regionale bedrijventerreinen

- Bedrijventerreinen zijn of worden rechtstreeks aangesloten op de wegen uit de Regionale Netwerkvisie en het kwaliteitsnet goederenvervoer. In bepaalde gevallen zijn zij op meerdere manieren bereikbaar.
- Bedrijventerreinen zijn direct aangesloten op lokale en regionale fietsroutenetwerken in alle benodigde richtingen. Bovendien hebben ze veilige fietsvoorzieningen op het terrein zelf.
- Afhankelijk van de vervoersvraag en de ligging, zijn deze terreinen ontsloten door het openbaar vervoer. Een andere mogelijkheid is dat het openbaar vervoer rijdt naar behoefte van de bedrijven. Parkeren van auto én fiets wordt naar behoefte geregeld.

Stedelijke periferie

- De auto en de fiets zijn hier de belangrijkste vervoermiddelen. Regionale fietsnetwerken geven een goede verbinding met de andere stedelijke gebieden. Ook de omliggende landelijke regio's zijn per fiets goed bereikbaar. Inspanningen op het autonetwerk zijn vooral gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ze zijn afhankelijk van de functie in de Regionale Netwerkvisie, ook wat betreft de bereikbaarheid.
- De vraag naar openbaar vervoer is op deze verbindingen niet bijzonder groot. Het openbaar vervoer ontsluit via de doorstroommassen van het streekvervoer delen van de stedelijke periferie. Voor die delen waar dit niet het geval is, voldoen efficiënte ontsluitende voorzieningen aan de vraag. Deze voorzieningen bieden aansluiting op knooppunten in het verbindende net.
- De bereikbaarheid van de stedelijke periferie is voor het goederenvervoer minder van belang, behalve wat betreft de bedrijventerreinen in dit gebied. In bepaalde gevallen moet de

inrichting ook voldoen aan de eisen die het goederenvervoer stelt. Het gaat dan om wegen in de netwerkvisie die een functie hebben voor het doorgaande verkeer.

OV-visie Brabant: vraaggericht, verbindend, verantwoord (CONCEPT 14 maart 2012)

De Provincie Noord-Brabant en SRE streven naar meer reizigers en een grotere positieve impact van het OV binnen de beschikbare middelen. Het SRE en de provincie Noord-Brabant hebben daarom de volgende hoofddoelstelling voor het OV:

Het OV sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk reizigers, vormt een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitssysteem, legt de verbinding met de ruimtelijk-economische ontwikkeling en levert Brabant maatschappelijk nut (bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid).

Deze hoofddoelstelling bevat drie ambities:

- Het OV is vraaggericht: het sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk doelgroepen;
- Het OV is verbindend: het vormt de verbindende schakel tussen mensen, activiteiten, modaliteiten en ruimtelijke ontwikkelingen en versterkt het stedelijk netwerk;
- Het OV is (maatschappelijk) verantwoord en heeft een positief effect op de leefbaarheid en duurzaamheid van Brabant.

Vraaggericht OV

Speerpunten binnen het meer vraaggericht invullen van het OV zijn onder andere het ontwikkelen van maatwerkoplossingen voor lijnen met minder vraag. De provincie Noord-Brabant en SRE willen de Buurtbus handhaven en mogelijk uitbreiden (bijvoorbeeld op initiatief van gemeenten). De buurtbus ontsluit en verbindt een kern met relevante bestemmingen en andere OV-lijnen. Bij het vormgeven van maatwerkvervoer als vervanging van een (te) laag bezette lijndienst zal ook de mogelijkheid van omzetting in een buurtbus worden meegenomen.

Daar waar de vraag structureel te laag blijft voor lijngebonden OV (reguliere bus of Buurtbus) zal een vangnetoplossing worden geboden. Het vangnet bestaat in de basis uit de Regiotaxi. De huidige Regiotaxi is een goed functionerend systeem, maar de deur-deur service maakt het voor de opdrachtgever relatief duur. Om de Regiotaxi kostenefficiënter in te vullen wordt in het volgende regiotaxicontract met betrokken gemeenten het systeem aangepast. Net als bij het lijngebonden openbaar vervoer is het streven de kostendekkingsgraad te vergroten, om zo een positieve spiraal van een beter product en meer beschikbare middelen in gang te zetten. De provincie en SRE faciliteren vernieuwende mobiliteitsoplossingen als alternatief voor het standaard 'vangnet' (Regiotaxi) als hier vanuit gemeenten of bijvoorbeeld bewonersverenigingen behoefte aan is.

Verbindend OV

Het Brabants weggebonden openbaar vervoer maakt onderdeel uit van een breder mobiliteitssysteem dat bestaat uit auto, OV, fiets en andere mobiliteitsoplossingen. Om ervoor te zorgen dat het OV voor meer mensen een logische keuze wordt, staan de volgende speerpunten centraal:

- Het spoor en het HOV als ruggengraat van het OV;
- Het OV als onderdeel van een samenhangend mobiliteitsnetwerk;
- OV verbinden met ruimtelijke ontwikkelingen;
- Voor mobiliteitsmanagement de samenwerking opzoeken met het bedrijfsleven.

Verantwoord OV

Openbaar vervoer draagt bij aan de Brabantse maatschappij: het levert een bijdrage aan de economie, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de duurzaamheid. De positieve impact van het OV wordt vergroot door het OV vraaggericht te maken en zo het gebruik te vergroten (zie hoofdstuk 3). Om de positieve effecten van het OV op de Brabantse maatschappij te vergroten maken SRE en Brabant de volgende keuzes:

- Stapsgewijs toewerken naar zero emission;
- OV dat bijdraagt aan de Brabantse maatschappij;
- Fysieke en ‘mentale’ toegankelijkheid verder verbeteren;
- Hoog niveau van sociale veiligheid handhaven.

Visie “Fiets in de versnelling”

In 2009 heeft de provincie besloten hoog in te zetten op de fiets als vervoerwijze. De provincie wil in 2020 dé fietsprovincie van Nederland zijn. Circa 28 -30% van alle verplaatsingen vindt dan plaats per fiets. In haar fietsvisie “Fiets in de versnelling” hebben Provinciale Staten van Noord-Brabant de volgende doelen vastgelegd:

1. Comfort en gemak verhogen
De aanleg en het verbeteren van het fietsnetwerk, zowel recreatieve als utilitaire verbindingen, en het uitbreiden en verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Het verhogen van het comfort en gemak voor de fietser staat hierbij centraal.
2. Verleiden mobilist
Het verleiden van specifieke doelgroepen om meer gebruik te maken van de fiets. De doelgroepen ‘forensen’ en ‘schoolgaande jeugd’ (zowel basis- als middelbare school) worden het meest kansrijk geacht.
3. Elkaar versterken
Het versterken van de samenwerking en delen van de kennis, tussen de verschillende fietspartners en tussen de beleidsterreinen binnen de provinciale organisatie, geeft een vliegwieleffect voor het bereiken van (gezamenlijke) resultaten. Tevens wordt binnen deze actielijn de communicatie en promotie van de fiets opgepakt.

ZuidNet A58: Oost-West, samen op z'n best II (2011)

De A58 van Eindhoven naar Vlissingen is een van de levensaders voor de Brabantse economie. Het verkeersaanbod is, zeker in de spits en rondom de steden (Breda, Tilburg, Eindhoven), echter groter dan de weg aankan. De verwachting is dat bij een ongewijzigde situatie, het aantal voertuigverliesuren in 2020 al is gestegen tot 2,5 miljoen per jaar.

In het MIRT is opgenomen dat er na 2020 middelen vrijkomen voor een aanpak van drie trajecten op de A58. Met name de aanpak van het traject tussen Tilburg en Eindhoven kan op langere termijn van invloed zijn op de ontwikkelingen rondom de A58 tussen Goirle en Tilburg.

Door alle partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de A58 is geconstateerd dat er binnen de huidige kaders geen quick-wins voor de A58 te realiseren zijn. Gezien de MIRT programmering zijn er voor 2020 ook geen extra middelen beschikbaar voor ingrepen. Dit gegeven was voor het bedrijfsleven in Brabant aanleiding om onder de vlag van de stichting Zuidnet A58 een integraal businessplan voor de hele A58 uit te werken. Het doel hiervan is het vervroegd starten met grootschalige maatregelen op de A58. Op basis van de definitieve beslissing van de provincie Noord-Brabant ten aanzien van de voorfinanciering van het businessplan zal eind 2012, begin 2013

worden gestart met de MIRT-verkenning voor het gedeelte tussen Eindhoven en knooppunt de Baars. In principe kan dan in 2016 kan worden gestart met de uitvoering van maatregelen. Het weggedeelte tussen De Baars en Sint Annabosch, waaraan Goirle en Tilburg liggen, valt niet binnen de scope van de Zuidnet plannen en het MIRT en zullen daarom vooralsnog niet worden aangepakt.

Wanneer vanaf 2016 maatregelen worden doorgevoerd op de A58 tussen Tilburg en Eindhoven zullen de gevolgen hiervan voor de gemeente Goirle waarschijnlijk merkbaar worden. In regionaal verband zal Goirle samen met de andere betrokken gemeente (onder andere Tilburg en Gilze-Rijen) in beeld moeten brengen welke consequenties zullen samenhangen met de aanpassingen. Dit vraagstuk wordt ook meegenomen in de regionale beleidsagenda zoals die op dit moment wordt opgesteld door de regio Hart van Brabant (voorheen Midden-Brabant).

Inmiddels is uit een verkennende studie door een trainee bij Rijkswaterstaat gebleken dat een 4x2 structuur op het wegvak De Baars – Sint Annabosch met een nieuwe aansluiting op de A58 technisch inpasbaar is in de ruimtereservering die de gemeente Goirle en Tilburg hebben afgesproken met Rijkswaterstaat. Met name de ruimtelijke component rondom de verbreding van de A58 moet nog wel nader in beeld worden gebracht. Rijkswaterstaat heeft echter de voorkeur voor een 2x4 rijstrokenstructuur zonder nieuwe aansluiting op de A58, maar staat wel open voor alternatieven.

In het GVVP is het wenselijk de consequenties van een capaciteitsuitbreiding van de A58 en eventuele extra aansluitingen op de A58 op verschillende beleidsterreinen voor Goirle in beeld te brengen. Op basis hiervan neemt de gemeente een standpunt in ten aanzien van de (on)wenselijkheid van een extra aansluiting op de A58.

Brabanders maken van de nul een punt, concept Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (2011)

Nul verkeersslachtoffers is de nieuwe ambitie van het Brabants Verkeersveiligheidsplan. Nul verkeersslachtoffers vraagt om een nieuwe strategie, met een andere focus en nieuwe allianties.

- Risicogroepen centraal (fietsers, ouderen en jonge bestuurders)
- Meer mensgericht
- Brabantbreed, met alle partijen
- Samenwerken in nieuw verband

Vertrouwde partners in verkeersveiligheid, provincie, gemeenten, GGA's, VVN, politie en Rijkswaterstaat, werken Brabantbreed samen. Gezamenlijk spannen zij zich in voor dezelfde risicogroepen, via dezelfde actielijnen, in dezelfde periode.

GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer

De provincie werkt samen met gemeenten, Rijkswaterstaat en andere organisaties volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA). Op regionaal niveau werken de partners samen om bestaande verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. Door een GebiedsGerichte Aanpak kunnen de GGA-partners rekening houden met specifieke geografische en sociaal-economische kenmerken voor de regio. Daarnaast wordt ook gekeken naar problemen die (gemeente-)grensoverschrijdend zijn. De partners binnen de regio, maar ook de regio's onderling werken samen aan oplossingen voor de bestaande verkeers- en vervoersproblemen. Op deze manier worden de problemen in hun geheel bekeken.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de GGA-regio Midden-Brabant (tegenwoordig Hart van Brabant), waar Goirle onder valt, wordt uitvoeriger behandeld in paragraaf 2.3.

Belangrijkste aspecten provinciaal beleid

- Duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat.
- Hoog inzetten op fiets als vervoerwijze:
 - Comfort en gemak verhogen;
 - Verleiden mobilist;
 - Elkaar versterken (samenwerking en delen van kennis).
- De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied BrabantStad.
- Een goed verband is nodig tussen de ontwikkeling van OV-voorzieningen en nieuwe woongebieden en (arbeidsintensieve) bedrijfslocaties.
- Het OV is vraaggericht en sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk doelgroepen; voor lijnen met minder vraag wordt ingezet op het in samenwerking met gemeenten ontwikkelingen van maatwerkoplossingen.
- Brabantbrede samenwerking ter reductie van verkeersslachtoffers, waarbij risicogroepen (fietsers, ouderen en jonge bestuurders) centraal staan en meer wordt ingezet op mensgerichte maatregelen.

2.3 Regionaal beleid

Regionale probleemanalyse en beleidsagenda verkeer en vervoer

Het GGA-gebied Midden-Brabant, tegenwoordig Hart van Brabant, bestaat uit de gemeenten Waalwijk, Dongen, Tilburg, Gilze en Rijen, Oisterwijk, Goirle, Hilvarenbeek en Loon op Zand. In de 'Regionale probleemanalyse en beleidsagenda verkeer en vervoer' (2004, geactualiseerd in 2007) zijn de regionale ambities en visie beschreven. De GGA regio Hart van Brabant streeft naar een economisch vitale regio. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft daarin een stimulerende werking. Bereikbaarheid binnen de regio en naar de omliggende regio's, België en de Randstad is een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hart van Brabant. Toerisme en recreatie nemen daarin een belangrijke plaats in. Een verbetering van de bereikbaarheid wordt nagestreefd met de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer wordt tevens gestreefd naar het minimaal behouden van haar sociale functie in de vorm van een basisvoorzieningenniveau.

De gewenste ontwikkeling van de bereikbaarheid vindt plaats binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen, een grote bestuurlijke slagkracht en een uitvoeringsgerichte insteek zijn voor de GGA Hart van Brabant daarbij vanzelfsprekend.

Om de gewenste stimulering binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en verkeersveiligheid te realiseren, is behoefte aan een goed functionerend netwerk van wegen. Zonder een goede doorstroming op het hoofdwegennet is een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen en het landelijke gebied ondenkbaar. Het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op de functies en samenhang van het hoofdwegennet/onderliggend wegennet is daarom een

belangrijke randvoorwaarde om op korte termijn invulling aan te geven. Specifiek op het terrein van verkeersveiligheid kiest de GGA Hart van Brabant nadrukkelijk voor een mensgerichte benadering.

De afgelopen jaren heeft de GGA zich gericht op de volgende punten:

- Het aanpakken van de regionale probleemclusters, waarbij in samenhang problemen van doorstroming op het hoofdwegenet, sluisverkeer door de tussenliggende gebieden en verkeersveiligheid en leefbaarheidsproblemen in algemene zin worden aangepakt. Op deze wijze wordt tevens de bereikbaarheid voor goederenvervoer en openbaar vervoer versterkt, alsmede de bereikbaarheid van de steden;
- Het gezamenlijk door wegbeheerders en politie uitvoeren van een integrale aanpak van Duurzaam Veilig, in de vorm van een vroegtijdige afstemming van de inrichting van verblijfsgebieden en gebiedsontsluitingswegen, aanpak van black spots, verkeerseducatie, voorlichting en verkeershandhaving;
- Het minimaal behouden van het bestaande voorzieningenniveau openbaar vervoer als belangrijke sociale voorziening voor het landelijk gebied, door gerichte besteding van beperkte middelen, continuering van het project IVO, uitwerking van OV Netwerk BrabantStad, behouden van de regiotaxi. Mede in het kader van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling wordt gewerkt aan de ontwikkeling van OV-knooppunten;
- Uitvoering van het regionaal fietspadennetwerk door realisatie van ontbrekende fietsschakels, fietsenstallingen, het oplossen van geïnventariseerde knelpunten en het verbeteren van het comfort van bestaande onderdelen van het fietsnetwerk, ten behoeve van verbetering van het concurrentievermogen van de fiets.

Actualisatie Regionale beleidsagenda en Ruimtelijke Visie

De gemeente Goirle werkt samen met de GGA regio aan een nieuwe regionale beleidsagenda. De regio Hart van Brabant werkt met deze agenda zowel aan externe profilering en agendering – richting andere partners – als aan structurering van de eigen activiteiten binnen de GGA Hart van Brabant. Daarnaast moet de agenda in aanvulling op het huidige operationele karakter (gericht op uitvoering van projecten op de korte termijn, tot 2016), ook een strategisch karakter krijgen (gericht op het voorsorteren op lange termijn ontwikkelingen met een horizon tot 2030). De beleidsagenda agendeert daarmee acties en projecten op vier verschillende ‘deelagenda’s’ Afstemming, Lobby, Uitvoering en Ontwikkeling. In afbeelding 2.1 is dit schematisch weergegeven. Voor de gemeente Goirle betekent dit concreet dat de inhoudelijke invulling van de verschillende deelagenda's verwerkt zal worden in de uitwerking van het beleid alsmede het uitvoeringsprogramma dat in het kader van het GVVP wordt opgesteld. Het opstellen van de regionale beleidsagenda is gereed in december 2012.



afbeelding 2.1 Beleidsagenda Verkeer en Vervoer Hart van Brabant

Regionaal Verkeersveiligheidsplan GGA Midden-Brabant

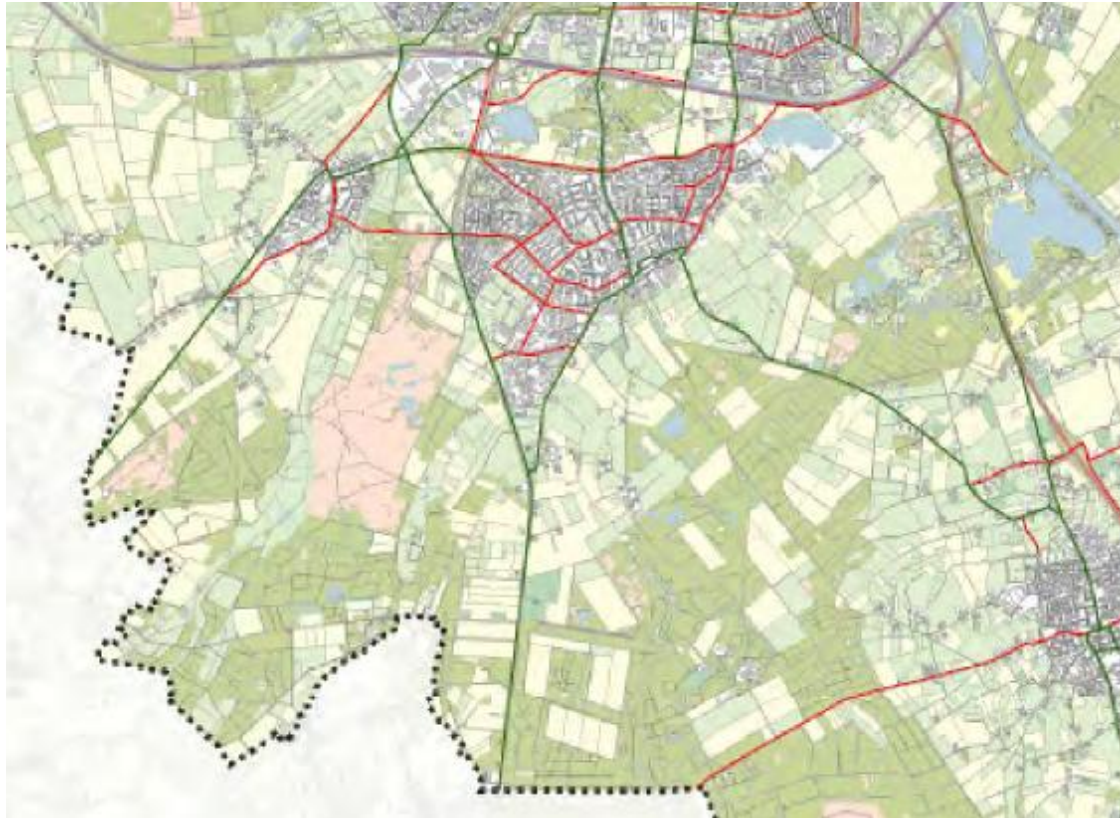
In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is als één van de doelen opgenomen dat Noord-Brabant een evenredig deel van de rijksdoelstellingen voor vermindering van het jaarlijkse aantal slachtoffers realiseert.

In haar regionale beleidsagenda kiest de GGA Midden-Brabant voor een sterke impuls in de integrale aanpak van het begrip Duurzaam Veilig, met sterkere aandacht voor de mensgerichte benadering. In het Regionaal Verkeersveiligheidsplan is vastgelegd wat dit concreet betekent voor de regio. Vooral projecten waarbij regionale samenwerking een meerwaarde heeft ten opzichte van een lokale aanpak, krijgen een prominente plaats in het regionale beleid. Omdat de regio het belangrijk vindt dat alle leeftijdscategorieën worden bediend in het verkeersveiligheidsbeleid, is gekozen voor een uitgebreid maatregelenpakket waarin alle leeftijdsgroepen volgens de PVE-methodiek aan bod komen.

Verder is in het plan vastgelegd dat in de regio één lijn moet worden gekozen als het aankomt op infrastructuur, zoals een uniforme voorrangsregeling op rotondes en een herkenbaar wegbeeld. Het regionaal verkeersveiligheidsplan is opgesteld in 2008 en behandelt de periode 2009-2012. Het doel is om ook na 2012 intensief samen te blijven werken en te zorgen voor uniformiteit in weginrichting in de regio.

Actieplan fiets (2008)

In 2008 heeft de GGA-regio Midden-Brabant een gezamenlijk fietsplan opgesteld. Met behulp van de gebiedsprofielen uit het PVVP en zogenaamde "wenslijnen", gebaseerd op belangrijke herkomsten en bestemmingen, is in dit plan een regionaal fietsnetwerk vastgelegd.



afbeelding 2.2 Regionaal fietsnetwerk (groen) en lokale hoofdfietsroutes (rood) in Regionaal Fietsplan Midden-Brabant

Ook zijn de kwaliteitseisen waaraan het regionaal fietsnetwerk moet voldoen, vastgesteld. De kwaliteitscriteria zijn vormgegeven in de volgende vier hoofdcriteria: comfort, veiligheid, samenhang en directheid. Deze criteria zijn vervolgens uitgewerkt in een optimaal en minimaal kwaliteitsniveau. De regio streeft naar het behalen van het optimale kwaliteitsniveau. In de praktijk zal de gemeente als wegbeheerder te maken krijgen met beperkingen waardoor het behalen van de optimale situatie niet altijd mogelijk is. Het minimale kwaliteitsniveau is in dat geval de ondergrens waaraan het regionale fietsnetwerk in ieder geval moet voldoen.

Belangrijkste aspecten regionaal beleid

- Gestreefd wordt naar een economisch vitale regio.
- Verbetering van de bereikbaarheid per auto, per fiets en met het OV wordt nagestreefd.
- Afstemming vindt plaats tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Aanpak van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.
- Verbetering verkeersveiligheid en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door integrale aanpak van Duurzaam Veilig
- Verbetering van het concurrentievermogen van de fiets.

2.4 Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op het beleid van de gemeente Goirle ten aanzien van verkeer en vervoer. In bijlage 6 is een lijst opgenomen van documenten die hiervoor zijn bestudeerd. Hieronder wordt alleen ingegaan op de documenten die in het kader van het GVVP relevant zijn.

Collegeprogramma 2010-2014

Het college van burgemeester en wethouders wordt in de periode 2010-2014 gevormd door de partijen VVD, CDA en LRG (Lijst Riel-Goirle). Het collegeprogramma bevat een vertaling van de beleidsvoornemens, waarbij wordt aangegeven waar de focus met name komt te liggen, welke accenten er worden gelegd, welke concrete stappen er te zetten zijn en wat dat alles gaat kosten. Verkeersgerelateerde onderwerpen zijn ondergebracht in het deelprogramma 4, “Beheer Ruimte”. Hier zijn de volgende doelen geformuleerd:

- In overleg met de gemeente Gilze en Rijen wordt een veilige fietsverbinding tussen Riel en Gilze tot stand gebracht;
- Het college wil (...) extra aandacht schenken aan de zwakkere verkeersdeelnemers. Er zal binnen de gemeente geïnventariseerd worden waar zich knelpunten op dit vlak voordoen om te komen tot een plan van aanpak en het treffen van voorbereidingen. Eventuele maatregelen zullen vanaf 2012 worden genomen;
- De doorgaande route door Riel zal worden bezien op aspecten van veiligheid en leefbaarheid. Knelpunten zullen aansluitend worden opgepakt;
- Actualisatie GVVP;
- Er zal bij de provincie worden aangedrongen op een rechtstreekse busverbinding tussen Goirle en het Elisabethziekenhuis in Tilburg. Tevens zal worden ingezet op een bushalte bij het verpleeghuis St. Elisabeth aan de Bergstraat.

Bestuursprogramma gemeenteraad 2010-2014

In het bestuursprogramma worden ten aanzien van verkeer en vervoer in grote lijnen de doelstellingen uit het collegeprogramma overgenomen. Toegevoegd is dat de gemeente “alert blijft op realiseringkansen” en “getracht zal worden hiervoor subsidies te verwerven”.

Groen en Sociaal – toekomstvisie Goirle

In het bestuursakkoord van 2006 is vastgelegd dat een Toekomstvisie voor de gemeente Goirle zou worden opgesteld. Deze is in 2007 gereedgekomen en in januari 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De toekomstvisie is in nauwe samenwerking met de inwoners van de gemeente Goirle

en andere belanghebbenden tot stand gekomen. In de Structuurvisie Goirle van 2010 is deze toekomstvisie bestendigd.

De visie is geschreven alsof het al 2015 is en kan worden teruggeblikt op wat de afgelopen jaren bereikt is. Ten aanzien van verkeer en vervoer is in 2015 het volgende bereikt:

- De oostelijke aansluiting op de A58 is gerealiseerd;
- Het Kloosterplein heeft een transformatie ondergaan en is het kloppend hart van het dorp;
- Er is een nieuw sportcomplex; in het voormalige sportpark is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een zuidwestelijke ontsluiting van de kern Goirle te realiseren.

Inmiddels hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden die de genoemde punten in een ander daglicht stellen. Zo heeft de realisatie van een extra aansluiting op de A58 een duidelijke relatie met de discussie over de verbreding van de A58. Ook blijkt uit modelberekeningen dat de noodzaak voor een extra aansluiting voor de gemeente Goirle zeer beperkt is. Voorts staat de verkeerscirculatie rondom het Kloosterplein en in het centrum van Goirle nog ter discussie en de plannen voor verplaatsing van het sportpark en realisatie van woningen op deze locatie zijn van de baan.

In het verlengde van de toekomstvisie heeft de gemeente een onderzoek laten doen naar het imago van Goirle, door een vijftiental stakeholders te laten interviewen. Onder hen waren gemeentemedewerkers, het jongerenplatform, de VVV, de horeca, de woningstichting en een buurgemeente. De belangrijkste conclusie op verkeersgebied is dat Goirle op het gebied van toerisme in potentie een sterke troef in handen heeft, maar dat het buitengebied daar nog onvoldoende op is toegerust. Het ontbreekt aan fiets- en wandelpaden en –routes.

Kaderplan gemeentelijk klimaatbeleid Goirle 2010-2013

De gemeente Goirle maakt zich zorgen over veranderingen in het klimaat door menselijk ingrijpen. Goirle zet zich daarom in om niet langer bij te dragen aan de uitstoot van CO₂.

Woonvisie Goirle

Het doel van de woonvisie is het vaststellen van een gemeentelijke ambitie op het gebied van wonen en het bieden van een afwegingskader voor beleidskeuzes die de gemeente de komende jaren moet gaan maken. In de woonvisie wordt kort ingegaan op de wensen ten aanzien van verkeer en vervoer.

Het garanderen van goede en veilige bereikbaarheid van woongebieden is van belang voor de kwaliteit van de woonomgeving. Het bevorderen van fietsverkeer en verkeersveiligheid voor de 'zwakkere' verkeersdeelnemer levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid. Het gemeentelijke Verkeers- en vervoerplan geeft hier richting aan.

Het parkeren heeft een nadrukkelijke rol bij de herinrichting van bestaande woonwijken. Op nieuwbouwlocaties is het van belang om een ruime parkeernorm te hanteren om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen.

Businessplan centrummanagement Goirle

In het voorjaar van 2011 is, na een positieve uitkomst uit een eerste draagvlakmeting, een onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van het opstarten van “centrummanagement” in Goirle. Het resultaat bestaat uit een gezamenlijke visie en ambitie voor het centrum, een structureel samenwerkingsverband tussen ondernemers, horeca, vastgoedeigenaren en

gemeente, het versterken van de regionale centrumfunctie van Goirle en het opzetten van een structurele vorm van financiering voor het centrum in de vorm van een ondernemersfonds.

De rapportage van het onderzoek bevat allereerst de sterke en zwakke punten van het huidige centrum, en vervolgens wat de ambities en doelstellingen zouden moeten zijn en hoe die bereikt kunnen gaan worden. Ten aanzien van verkeer en vervoer wordt als sterk punt de blauwe zone genoemd. Daarnaast kunnen bezoekers de eerste twee uur gratis kunnen parkeren in de ondergrondse parkeergarage. De bewegwijzering naar het centrum vanuit België en de regio Tilburg, en de bewegwijzering naar parkeerlocaties in het centrum worden als zwakke punten gezien, maar ook de verkeersafwikkeling uit het centrum, het parkeerregime op het Oranjeplein, de herkenbaarheid van de blauwe zone en de inrichting van de Tilburgseweg zijn volgens het onderzoek vatbaar voor verbetering. Een en ander is samengevat in de volgende doelstelling:

“In samenwerking met de gemeente Goirle verbeteren en verduidelijken van de bereikbaarheid en het parkeren in het centrum van Goirle. Het centrummanagement is adviseur en gesprekspartner.”

Evaluatie parkeerbeleid (2011)

Nadat in december 2005 werd besloten tot het invoeren van een blauwe zone in het centrumgebied, en in juli 2009 dit beleid werd herijkt, was er in 2011 wederom aanleiding om het parkeerbeleid onder de loep te nemen. De blauwe zone creëert op dat moment nog steeds pijnpunten, de parkeergarage wordt niet optimaal benut, het ontwikkelen van inbreidingslocaties in het centrum leidt tot parkeervraagstukken voor de openbare ruimte, en ook de kosten en baten van parkeren zijn nog in onbalans. Vandaar dat in 2011 opnieuw een evaluatie van het parkeerbeleid is uitgevoerd.

Belangrijke keuze daarbij was, dat er vooralsnog geen onderzoek wordt ingesteld naar het invoeren van betaald parkeren op straat. Verder werd gekozen voor een sobere exercitie, bestaande uit een evaluatie van de in 2009 aangepaste blauwe zone, waar nodig aangevuld met nieuwe beleidslijnen. De kaders uit de nota "De P van Parkeren" zoals op 21 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad blijven overeind, maar worden op basis van deze evaluatie geoptimaliseerd (blauwe zone) en uitgebreid (parkeernormen nieuwbouw). Daarnaast bestond er behoefte aan het doorlichten van de effectiviteit en efficiëntie van de huidige wijze van exploitatie en beheer van parkeergarage De Hovel.

Genoemde onderwerpen komen in de evaluatie aan de orde, met als eindproduct een overzicht van keuzes en vervolgstappen die wenselijk worden geacht:

- *Finetunen* van de blauwe zone
- Verder verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen
- Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw
- Verder uitwerken exploitatie en beheer parkeergarage De Hovel

Nota parkeernormen

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Door het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening dienen volgens de nieuwe Wro de parkeernormen te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

In de praktijk wordt er vaak voor gekozen om de parkeernormen, met daarin tevens opgenomen de uitvoeringsregels, in een aparte nota Parkeernormen op te nemen.

De basis voor de parkeernormen in Goirle zijn de landelijk gebruikte parkeerkcijfers van het CROW (publicatie 182 Parkeerkcijfers – basis voor parkeernormering). Deze op de praktijk gebaseerde parkeerkcijfers geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de verschillende functies. Daarmee zijn de parkeernormen in principe vraagvolgend. Daarnaast is in de nota omschreven hoe de gemeente Goirle in de praktijk de normen hanteert door middel van heldere uitvoeringsregels. De Nota parkeernormen is op 19 oktober 2011 in de raad vastgesteld.

Bedrijventerreinvisie Tijvoort (2010)

In de gemeente Goirle liggen twee bedrijventerreinen: Tijvoort in Goirle en Spoorweide in Riel. De terreinen hebben een belangrijke economische functie. De gemeente wil de terreinen dan ook up-to-date houden. Daarom heeft de gemeente besloten om samen met de Kamer van Koophandel een heldere en praktische visie voor de Goirlese bedrijventerreinen op te stellen. Bedrijventerrein Tijvoort is met een omvang van circa 80 hectare veruit de grootste, het accent van de visie ligt dan ook met name op dit terrein.

De bevindingen ten aanzien van verkeer en vervoer zijn verwoord in de paragraaf “Infrastructuur en bereikbaarheid”:

- Een deel van het vrachtverkeer heeft moeite om de korte draai te maken op de kruising Turnhoutsebaan-Tijvoortsebaan op Tijvoort;
- Op dit moment zijn er geen afwikkelingsproblemen op de ontsluitingsroute van het bedrijventerrein Tijvoort. Wel geldt dat in de toekomst door de autonome groei van de automobiliteit de verwerkingscapaciteit van het kruispunt Turnhoutsebaan-Rillaersebaan een aandachtspunt vormt;
- Voor het vrachtverkeer is het belangrijk dat de op- en afritten naar private terreinen niet belemmerd worden door ophogingen, gaten of goten. Dit is vooral het geval aan de Nieuwkerksedijk op Tijvoort;
- De Parallelweg op Tijvoort is een brede weg en goed toegankelijk voor bestemmingsverkeer en vrachtverkeer, maar de uitstraling en inrichting zijn niet optimaal;
- Het vrachtwagenparkeerterrein aan de Parallelweg wordt matig tot redelijk gebruikt. Tegelijkertijd is vooral op het zuidelijk deel van Tijvoort parkeeroverlast van vrachtwagens, waardoor onder andere de verkeersveiligheid afneemt;
- Op Tijvoort wordt het parkeren op de Nobelstraat als een probleem ervaren. Hier en der staan auto's geparkeerd. Dit zorgt voor onveilige situaties.

Belangrijkste aspecten gemeentelijk beleid

- Extra aandacht voor zwakkere verkeersdeelnemers.
- Doorgaande route door Riel wordt gezien op aspecten veiligheid en leefbaarheid.
- Een extra aansluiting op de A58 wordt genoemd als wens; de noodzaak is echter niet aangetoond.
- Verbeteren en verduidelijken van de bereikbaarheid en parkeren in het centrum van Goirle.
- Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw.

3 Huidige situatie en ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis die heeft geleid tot de huidige stedenbouwkundige en verkeersstructuur. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de huidige verkeersveiligheidssituatie en de meningen van bewoners en de knelpunten die zij ervaren op het gebied van verkeer. Tot slot wordt ingegaan op de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

3.1 Kenschets gemeente Goirle

Op 1 april 2011 telde de gemeente Goirle 22.809 inwoners op een oppervlakte van 42,21 km². Het grootste deel van de inwoners woont in de kern Goirle, het overige deel woont in het dorp Riel.

Vanouds behoorde Goirle tot de *heerlijkheid Tilburg en Goirle*. In 1803 werden Tilburg en Goirle zelfstandige gemeenten. Aanvankelijk zou Goirle bij de gemeentelijke herindelingen van 1997 opnieuw bij Tilburg gevoegd worden, maar dankzij fel protest bleef Goirle zelfstandig en vond zelfs een uitbreiding plaats met de kernen Riel, die tot dan toe deel uitmaakte van de gemeente Alphen en Riel en het gehucht Breehees, tot dan toe onderdeel van de gemeente Hilvarenbeek.

De huidige structuren binnen de gemeente Goirle worden inzichtelijk gemaakt aan de hand van een aantal aspecten, te weten de ontstaansgeschiedenis, de stedenbouwkundige structuur en de verkeersstructuur.

3.1.1 De ontstaansgeschiedenis

De naam Goirle is samengesteld uit de woorden 'goer' (goir) en 'loo'. Het eerste betekent moeras of drassige grond, het tweede bos of open plek in het bos. Als plaatsnaam wordt Goirle voor het eerst genoemd rond het begin van de veertiende eeuw. De waarschijnlijk oudste bebouwing is aangetroffen in het gebied van de vrij hoog gelegen Grote Akkers. In de periode 1000-1300 werden veel nederzettingen abrupt verlaten om verplaatst te worden naar lager gelegen gebieden, in de richting van de beekdalen. Een van de oorzaken van de verplaatsing kan de extreme droogte geweest zijn, waarmee het gebied vanaf de 10e eeuw te kampen had. In Goirle ontstaan door de verschuiving in de richting van de Leij de wijken of *herdgangen* Abcoven en Kerk, en ten westen van de Grote Akkers vinden we de herdgangen Dorp en Ven. Van deze nogal ver van elkaar gelegen woonkernen zou de herdgang Kerk al vroeg het centrale punt gaan vormen; daar stond - de naam zegt het al - de kerk, daar woonde de geestelijkheid en bevond zich het schoolhuis en later het gemeentehuis. In 1753 telde het dorp nog altijd slechts 132 woningen. Met de aanleg van de

rijksweg Tilburg-Turnhout begint Goirle omstreeks 1850 flink te groeien. Aan de woningbouw werd een nieuwe impuls gegeven door de woningwet, die in 1901 tot stand kwam en waardoor het mogelijk werd om met rijkssteun woningen te bouwen en de volkshuisvesting te verbeteren. Vanaf de jaren '60 begon de onstuimige groei van Goirle. Achtereenvolgens kwam tot stand: de woningen ten noorden van de Van Malsenstraat, plan West, de wijk Hoogeind, plan Abcoven en in de laatste twee decennia de wijken Grobbendonk, de Hellen, de Grote Akkers en meest recentelijk Boschkens.

3.1.2 Stedenbouw- en verkeerskundige structuur

Goirle heeft een belangrijk deel van haar ontwikkeling te danken aan de gunstige ligging aan de weg van Tilburg naar Turnhout. In het verleden liep er ook een spoorlijn tussen deze twee steden. De weg naar Turnhout liep van oudsher langs waar tegenwoordig de Tilburgseweg, Bergstraat en Poppelseweg zijn gelegen. Langs deze route heeft zich ook het huidige centrum van Goirle ontwikkeld. Het doorgaande verkeer wordt inmiddels afgewikkeld over een nieuwe weg langs de westkant van Goirle, de Turnhoutsebaan.

Verkeer over de weg

De infrastructurele ruggegraat van de gemeente Goirle voor autoverkeer wordt tegenwoordig gevormd door de voormalige N630 Tilburg-Poppel (Turnhoutsebaan). Deze weg is in 2009 door de provincie overgedragen aan de gemeente Goirle. Na de Nederlands-Belgische grens gaat deze weg verder als N12 richting Turnhout. Goirle beschikt over een viertal aansluitingen op de Turnhoutsebaan. Aan de zuidwestzijde (van zuid naar noord) het Gorps Baantje, de Poppelseweg en de Tijvoortsebaan en aan de noordwestzijde de Rillaersebaan. De Rillaersebaan vormt tevens de verbinding met het kerkdorp Riel.

Aan de noordzijde is Goirle middels een drietal wegen verbonden met Tilburg. Van west naar oost gaat het om de Blaakweg (N630), de Tilburgseweg en de Abcovenseweg. De N630 vervult de belangrijkste functie, omdat deze weg ook aansluiting biedt op de rijksweg A58, de Tilburgse Ringbanen en bedrijventerrein Katsbogten.

De Beeksedijk verbindt Goirle in zuidoostelijke richting met Hilvarenbeek.

Riel is via de Rillaersebaan verbonden met Goirle en de N630. Tenslotte lopen vanuit Riel nog wegen richting Alphen en Gilze.

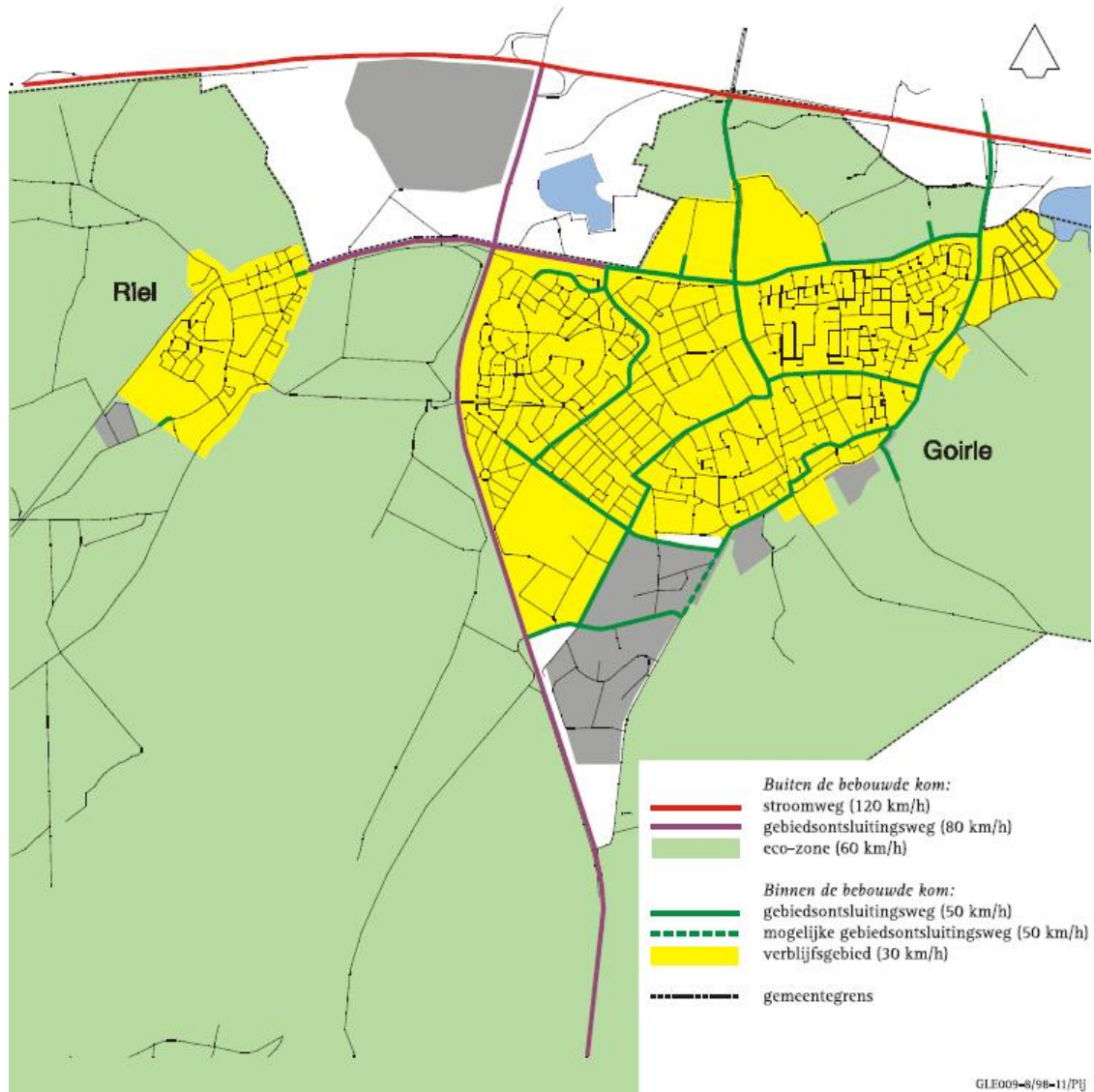
Openbaar vervoer

Al sinds de jaren '30 van de vorige eeuw heeft Goirle geen treinverbinding meer, maar het dorp beschikt wel over een aantal busverbindingen:

- Lijn 11 van de Tilburgse stadsdienst verbindt alle Goirlese wijken met het Tilburgse stadscentrum en NS-station Tilburg;
- Lijn 132 verbindt Tilburg met Baarle-Nassau en Breda, en doet hierbij de noordwestkant van Goirle en het dorp Riel aan;
- Buurtbus 295 verbindt Riel met Hilvarenbeek en maakt hierbij een slinger door de westelijke helft van Goirle;
- Lijn 450 van de Vlaamse busmaatschappij "de Lijn" verbindt Tilburg met Turnhout en doorkruist hierbij Goirle in noord-zuidrichting.

3.2 Wegcategorisering, intensiteiten en verkeersmodel

In 1998 heeft de gemeenteraad van Goirle een wegcategorisering voor het gemeentelijk wegennet vastgesteld. De gemeente Goirle heeft er voor gekozen om een aantal wegen aan te wijzen als gebiedsontsluitingsweg en het resterende gebied aan te merken als “verblijfsgebied” (binnen de bebouwde kom) of “eco-zone” (buiten de bebouwde kom).



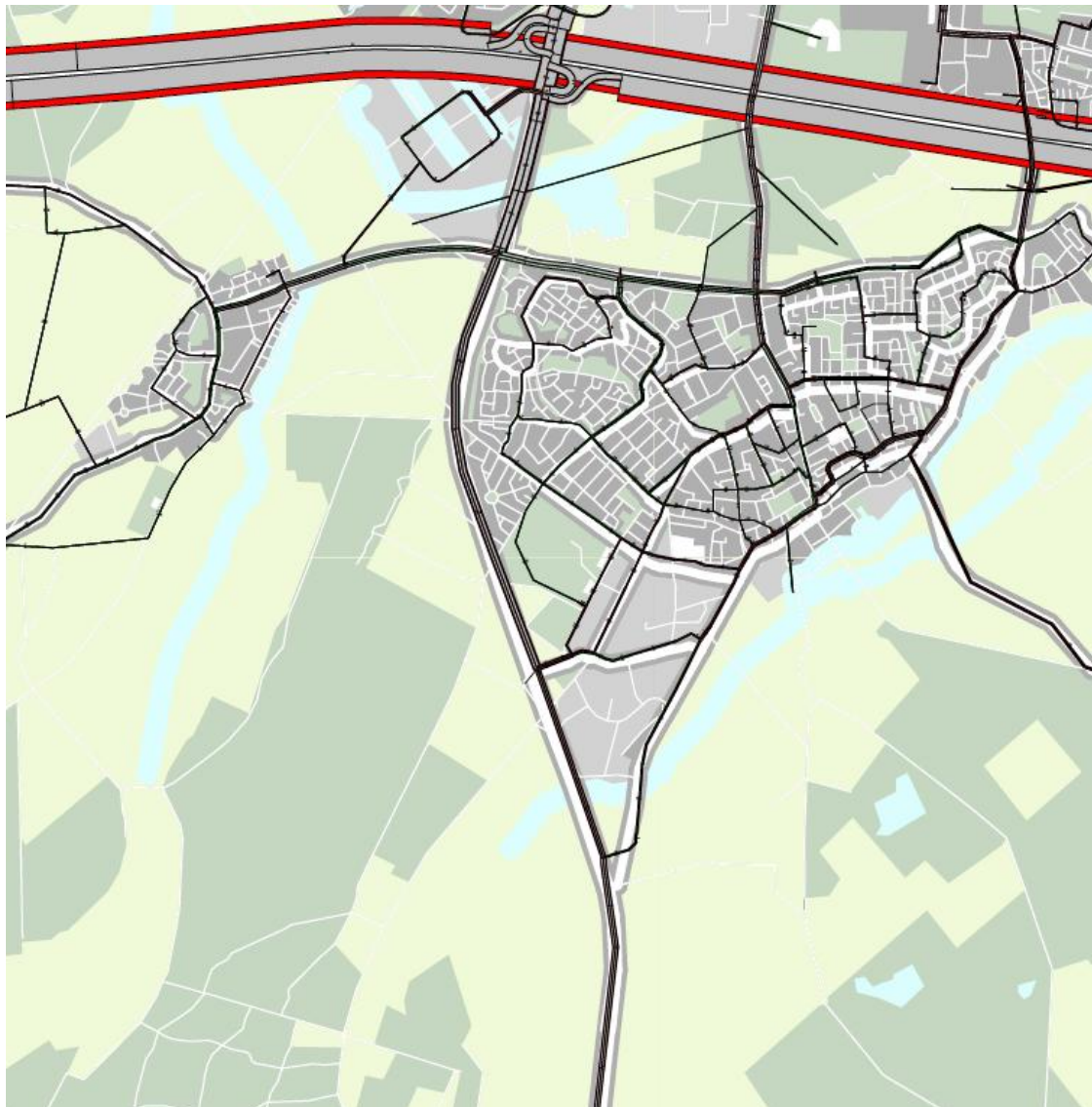
afbeelding 3.1 Wegcategorisering gemeente Goirle GVVP 1998

In 2010 heeft bureau Goudappel-Coffeng een nieuw verkeersmodel opgeleverd voor de regio Midden-Brabant. Dit model verschaft inzicht in onder andere de verkeersintensiteiten en de I/C-verhouding¹ van de belangrijkste wegen in de gemeente Goirle.

¹ I/C-verhouding: de verhouding tussen de Intensiteit (het aantal voertuigen dat van een weg gebruik maakt) en de Capaciteit (het aantal voertuigen dat theoretisch per tijdseenheid van een weg gebruik kan maken)

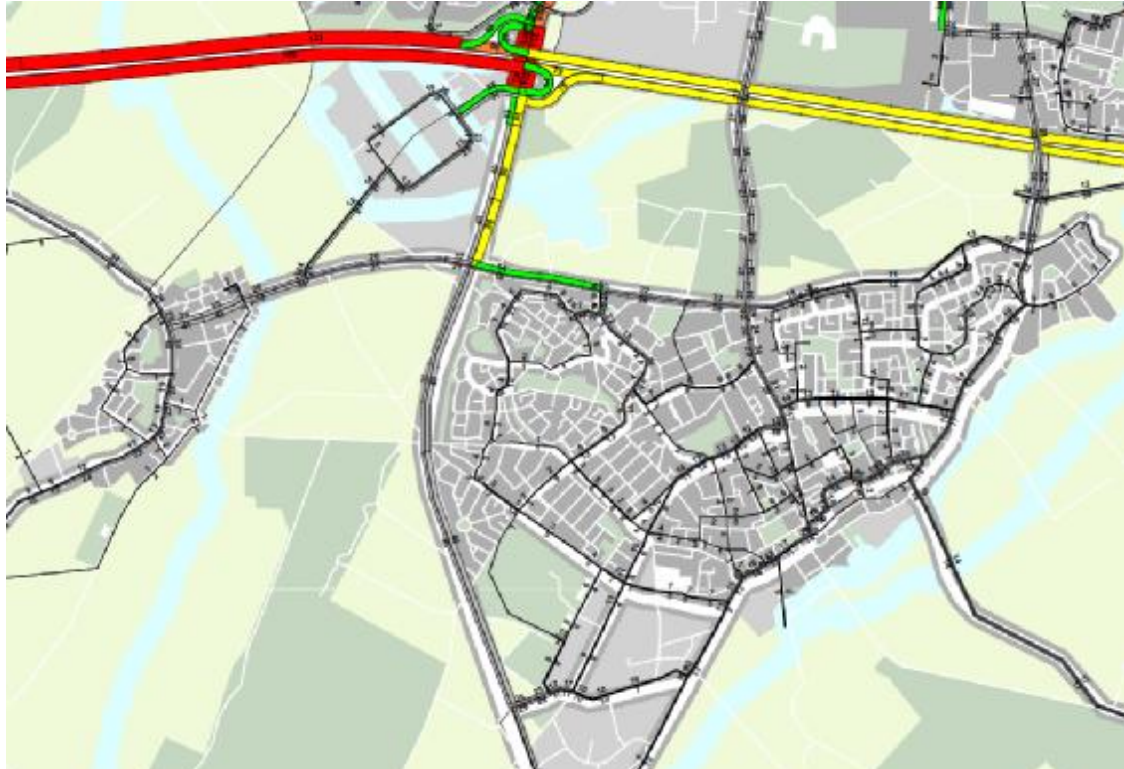
Met het verkeersmodel zijn de I/C-verhoudingen bepaald voor 2007 (de “huidige” situatie) en voor de toekomstige situaties in 2015 en 2020.

In afbeelding 3.2 is de geprognostiseerde toename van verkeersintensiteiten tot 2020 ten opzichte van 2007 weergegeven. Hieruit valt op te maken dat er geen grote toename in de verkeersintensiteiten op het Goirle wegennet te verwachten is. Wel wordt er een substantiële toename van verkeer op de A58 verwacht.



afbeelding 3.2 Procentuele toename intensiteiten 2020 mvt etmaal t.o.v. huidig 2007

Een belangrijke indicator voor mogelijke knelpunten in de verkeersafwikkeling is de IC-verhouding. In afbeelding 3.3 en 3.4 is de IC-verhouding in de ochtendspits en avondspits in 2020 weergegeven.



afbeelding 3.3 IC verhouding pae ochtendspits, Prognose 2020



afbeelding 3.4 IC verhouding pae avondspits, Prognose 2020

Op de wegen in de gemeente Goirle zijn tot 2020 geen grote problemen te verwachten (vanaf een I/C-verhouding van 0,7 neemt de kans op files sterk toe), wel vormt de Turnhoutsebaan / Blaakweg (n630) tussen de Rillaersebaan en de A58 een knelpunt; in de ochtendspits richting Tilburg en in de avondspits richting Goirle. Dit wegvak ligt weliswaar niet op Goirles grondgebied, maar is wel één van de belangrijkste wegen van en naar de gemeente.

In de rest van Goirle en Riel is geen sprake van knelpunten op wegvakken.

Op basis van het verkeersmodel van de regio Midden-Brabant zijn geen grote knelpunten te verwachten in de verkeersafwikkeling in Goirle. Alleen de aansluiting met de A58 en de toeleidende wegen (Blaakweg/Turnhoutsebaan en Rillaersebaan krijgen te kampen met een verslechterde verkeersafwikkeling.

3.3 Objectieve verkeersveiligheidsknelpunten

De objectieve verkeers(on)veiligheid op gemeentelijke wegen in de gemeente Goirle is bepaald op basis van de geregistreerde ongevallen in het computerprogramma ViaStat-Online. In de ongevallenanalyse zijn alle ongevallen van de afgelopen vijf jaar tegen het licht gehouden. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan de ongevalslocaties, aan de vervoerswijzen van de betrokkenen en aan de aard en toedracht van de ongevallen. Het doel van de analyse is om te achterhalen of er bepaalde locaties in de gemeente Goirle zijn waar een bovengemiddeld aantal ongevallen plaatsvindt.

3.3.1 Registratiegraad en ongevallentrend

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat lang niet alle ongevallen worden geregistreerd. Naarmate de ernst van de ongevallen afneemt, neemt ook de registratiegraad af. Van ongevallen waarbij doden te betreuren zijn, wordt gemiddeld in Nederland circa 90% geregistreerd. Van ongevallen met ziekenhuisgewonden wordt circa 55% geregistreerd en van ongevallen met lichtgewonden circa 10-15%. Van ongevallen met uitsluitend materiele schade (ums) komt minder dan 10% terug in de ongevalsstatistieken. Ook verschilt de registratiegraad voor verschillende typen ongevallen. Zo is de registratiegraad hoger wanneer er gemotoriseerde voertuigen bij een ongeval zijn betrokken.

In onderstaande tabel is het aantal ongevallen dat per jaar is geregistreerd op gemeentelijke wegen in Goirle weergegeven. Ook het aantal slachtoffers (dat kunnen er immers meer dan één per ongeval zijn) is uitgesplitst naar ernst in deze tabel terug te vinden.

tabel 3.1 Geregisteerde ongevallen en slachtoffers op Goirlese gemeentelijke wegen (2006-2010)

jaar	totaal ongevallen	totaal voorwerpen	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2006	80	42	128	24	0	10	14
2007	89	53	142	24	1	7	16
2008	56	28	88	16	0	7	9
2009	36	20	61	18	0	3	15
2010	21	8	39	8	0	4	4
Totaal	282	151	458	90	1	31	58

Sinds 2006 is het aantal *geregisteerde* ongevallen fors gedaald. De verwachting is dat dit te maken heeft met de verminderde registratiegraad, waardoor met name ongevallen met uitsluitend materiële schade nauwelijks nog worden geregistreerd. Opvallend is het relatief lage aantal geregisteerde slachtoffers in 2010. In de periode 2006-2010 was slechts één dodelijk slachtoffer te betreuren.

3.3.2 Ongevallenclusters

Op afbeelding 3.6 zijn de geregisteerde ongevallen op gemeentelijke wegen in de periode 2006-2010 afgebeeld. Een cirkel geeft een kruispunt aan, een vierkant geeft aan dat het om een wegvak gaat. Hoe groter het symbool, hoe meer ongevallen op een wegvak of kruispunt hebben plaatsgevonden. Een rood symbool betekent dat er slachtoffers (lichtgewond, ziekenhuisopname of dodelijk) bij de ongevallen zijn gevallen. Bij een rood symbool met blauwe rand viel bij een deel van de ongevallen een slachtoffer, hoe meer rood ten opzichte van het blauw, hoe hoger het aandeel slachtofferongevallen.

Op afbeelding 3.7 zijn locaties afgebeeld waarbij in de periode 2006-2010 minimaal 5 ongevallen hebben plaatsgevonden, en waarbij in minimaal één van de gevallen een slachtoffer te betreuren was.

De volgende locaties komen uit deze analyse als ongevallencluster naar voren:

1. Kruising Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal

Op deze kruising hebben in vijf jaar tijd zes ongevallen plaatsgevonden waarbij in de helft van de gevallen een lichtgewonde viel. In eveneens de helft van de gevallen was het niet verlenen van voorrang of doorgang de oorzaak van het ongeval.

2. Kruising Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg

Op deze kruising hebben in vijf jaar tijd zeven ongevallen plaatsgevonden. Hier gebeuren met name ongevallen waarbij het niet verlenen van voorrang/doorgang de oorzaak was, en meestal betreft het ongevallen tussen snelverkeer onderling.

3. Kruising Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan

Op deze kruising hebben in vijf jaar tijd zeven ongevallen plaatsgevonden. Ook hier gebeuren met name ongevallen waarbij het niet verlenen van voorrang/doorgang de oorzaak was. In meer dan de

helpt van de gevallen was een kwetsbare (langzaam)verkeersdeelnemer betrokken bij het ongeval. Bij ongevallen op deze kruising vallen relatief veel ziekenhuisgewonden.

4. Beeksedijk

Dit wegvak verschijnt op de kaart omdat er in vijf jaar tijd acht ongevallen zijn gebeurd. Het is echter niet gebruikelijk om een wegvak als ongevallencluster aan te merken, omdat de ongevallen op verschillende locaties gebeurd kunnen zijn. Uit de ongevalsgegevens blijkt ook dat de oorzaak en de betrokken verkeersdeelnemers uiteenlopen.

5. Kruising Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan

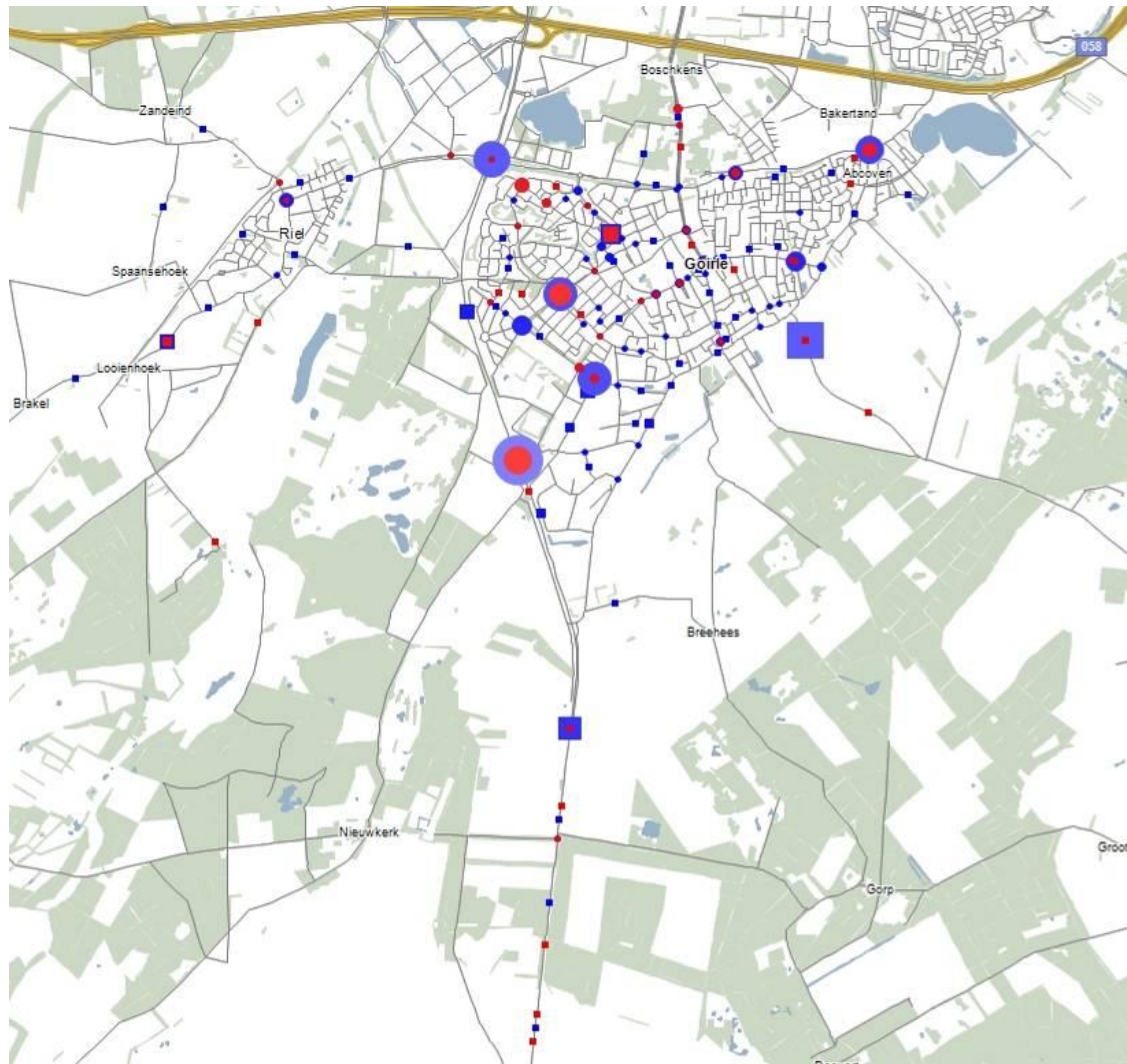
Op dit kruispunt zijn in de jaren 2006 en 2007 acht ongevallen geregistreerd, waarvan één slachtofferongeval. In de periode 2008 tot en met 2010 zijn hier geen ongevallen meer geregistreerd. Bij alle ongevallen was uitsluitend snelverkeer betrokken. Drie van de acht ongevallen waren frontaal en vier van de acht waren kop/staart ongevallen. In 2010 is naar aanleiding van een advies van het GroeneGolfTeam de verkeersregelininstallatie aangepast. In 2011 zijn enkele voorsorteervakken op de Rillaersebaan verlengd.

6. Kruising Turnhoutsebaan/Nieuwkerksedijk Zuid/Tijvoortsebaan

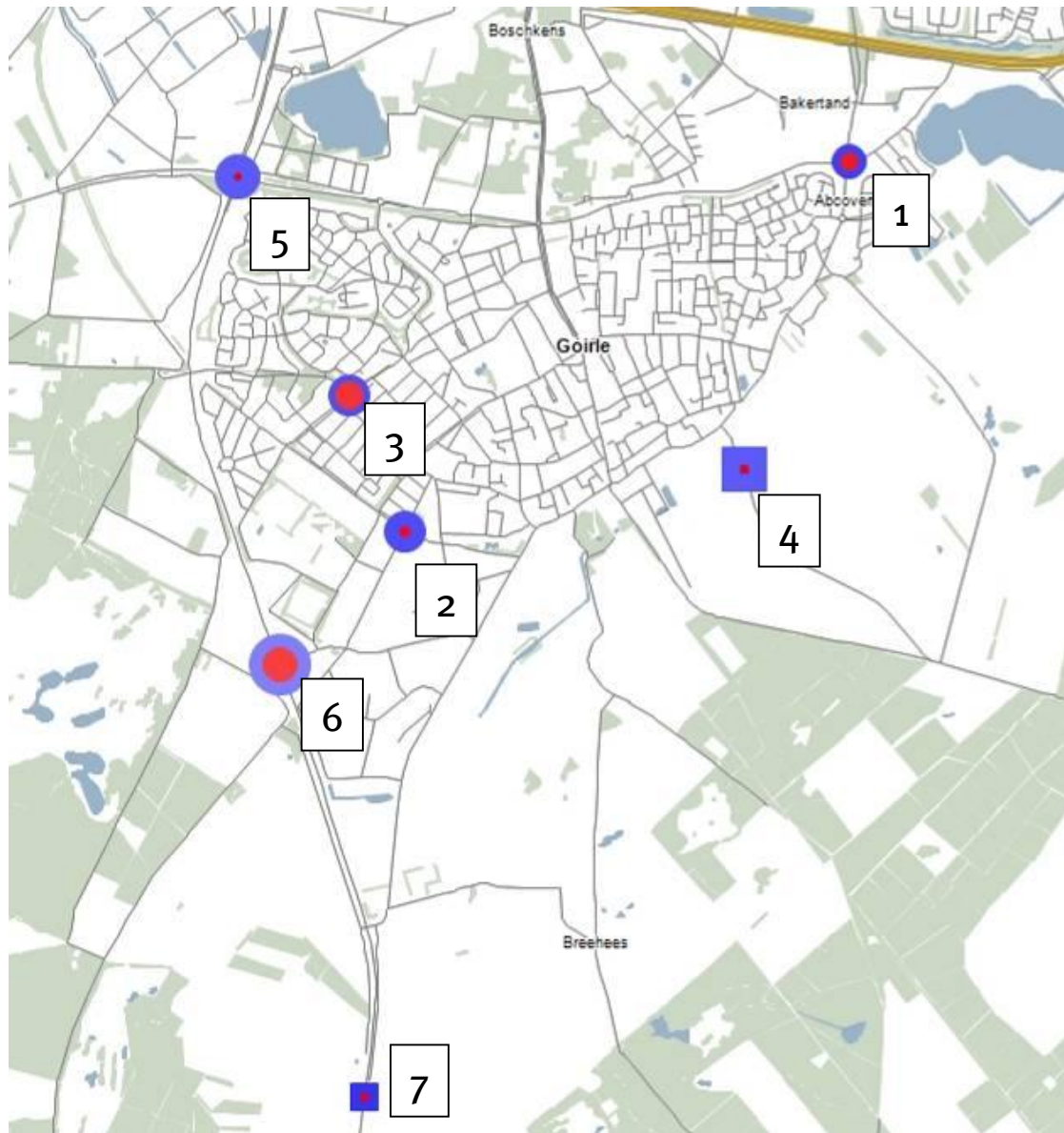
In de periode 2006 tot en met 2010 zijn in totaal elf ongevallen geregistreerd. Zes van de elf ongevallen waren slachtofferongevallen, waarbij in totaal negen slachtoffers zijn gevallen. Op dit kruispunt hebben zich voornamelijk flankongevallen voorgedaan (zeven van de elf). Drie van de elf ongevallen was frontaal. Alle ongevallen zijn gebeurd tussen snelverkeer onderling als gevolg van geen voorrang/doorgang verlenen.

7. Wegvak Turnhoutsebaan tussen Poppelseweg en Gorpsbaantje

Op dit wegvak zijn vijf ongevallen geregistreerd, waarbij één slachtoffer is gevallen. De ongevaloorzaken lopen uiteen in flank, frontaal, vast voorwerp en voetganger. Drie van de vijf ongevallen hebben zich voorgedaan tussen snelverkeer onderling en één tussen een personenauto en een boom en een personenauto en een voetganger. Het slachtofferongeval heeft zich voorgedaan bij een frontaal ongeval tussen een motor en een personenauto.



afbeelding 3.5 Ongevalslocaties op gemeentelijke wegen in de gemeente Goirle (periode 2006-2010)



afbeelding 3.6 Ongevallenclusters op gemeentelijke wegen in de gemeente Goirle (periode 2006-2010)

3.3.3 Ongevalsoorzaken en slachtoffers

De meeste slachtoffers vallen bij ongevallen in de categorie “voorrang/doorgang”. Daarna komen ongevallen waarbij plaats op de weg een rol speelde.

Als wordt gekeken naar de “botspartners” (welke categorie weggebruiker kwam met welke andere categorie in aanraking?) vallen veruit de meeste slachtoffers bij ongevallen tussen snel en langzaam verkeer. Kijken we naar de aard van de ongevallen, dan vallen de meeste slachtoffers nog altijd bij aanrijdingen in de flank, gevolgd door aanrijdingen met een vast voorwerp.

Meer gedetailleerde gegevens over toedracht, aard en botspartners is opgenomen in de bijlagen.

Door de teruglopende ongevallenregistratie is het moeilijk te zeggen of het aantal verkeersslachtoffers in Goirle daadwerkelijk terugloopt. Er zijn 7 knelpunten in Goirle geïdentificeerd waar, volgens de geregistreerde gegevens, de meeste ongevallen plaatsvinden. In het beleidsplan zullen voor deze knelpunten acties moeten worden benoemd. Daarnaast vraagt het type ongevallen om extra aandacht voor de veiligheid van langzaam verkeer.

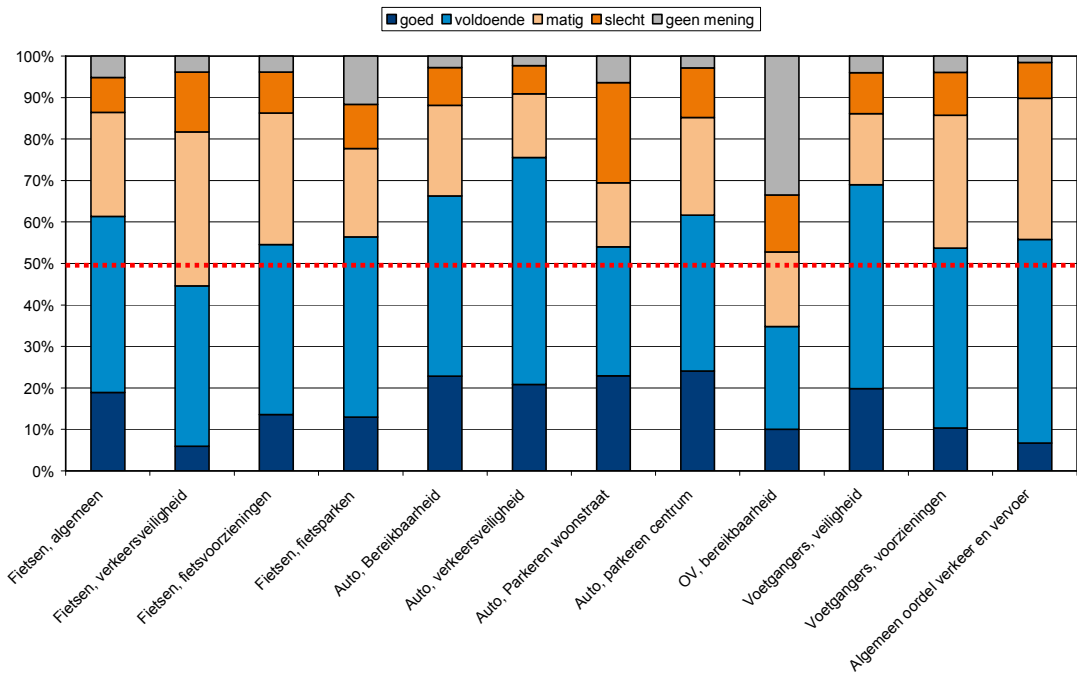
3.4 Meningen van bewoners

Bewoners en weggebruikers van de gemeente Goirle hebben de gelegenheid gekregen om in een enquête via internet hun mening te geven over verkeer en vervoer in hun gemeente. In de enquête hebben zij een “rapportcijfer” (goed, voldoende, matig of slecht) kunnen geven over diverse aspecten op het gebied van verkeer en vervoer. Daarnaast hebben zij op een kaart knelpunten kunnen aangeven, voorzien van een korte toelichting met bijvoorbeeld een suggestie voor verbetering.

In totaal hebben 458 respondenten de enquête ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 50 jaar. Van alle respondenten heeft 5% geen postcode ingevuld, woont 68% in Goirle (waarvan veruit de meeste in postcodegebied 5051), woont 21% in Riel en 6% elders (omliggende plaatsen als Tilburg, Esbeek, Diessen en Alphen maar ook verder weg gelegen plaatsen als Breda, Oosterhout, Waalwijk, Vught en een aantal postcodes uit de regio's Amsterdam en Utrecht).

De respondenten is gevraagd van welke vervoerwijze(n) zij over het algemeen gebruik maken voor verplaatsingen in de gemeente Goirle. Hierbij mochten meerdere antwoorden worden ingevuld. Het vaakst is gekozen voor de auto (353 maal), op korte afstand gevolgd door de fiets (334 maal). Iets meer dan 100 mensen geven aan regelmatig te lopen. Het openbaar vervoer (13 maal) en de brom- of snorfiets (tweemaal) zijn de minst gebruikte vervoerwijzen in Goirle.

Vervolgens hebben de respondenten een waardeoordeel gegeven (goed, voldoende, matig, slecht) over een aantal verkeers- en vervoersaspecten. In onderstaande afbeelding is het gemiddelde oordeel van de respondenten weergegeven.



afbeelding 3.7 Oordeel van diverse verkeersaspecten

De gemeente Goirle scoort op bijna alle beoordeelde aspecten een (kleine) voldoende. De verkeersveiligheid voor automobilisten, de bereikbaarheid per auto en de verkeersveiligheid voor voetgangers worden het beste beoordeeld. De laagste waardering gaat naar de bereikbaarheid per OV en de verkeersveiligheid voor fietsers. Het algemene oordeel is net voldoende.

Naast een waardeoordeel is ook gevraagd aan welke aspecten de gemeente de meeste aandacht zou moeten besteden (meerdere antwoorden mogelijk). De respondenten hechten de meeste waarde aan verkeersveiligheid in het algemeen (170 maal), de aanpak van stank-, geluids- en trillingsoverlast (116 maal) en de verkeersveiligheid rondom scholen en schoolroutes (103 maal).

In bijlage 1 wordt uitgebreider ingegaan op alle aspecten van de enquête. Daar worden ook de locaties getoond die door respondenten als knelpunt zijn aangewezen.

Volgens bewoners en weggebruikers in Goirle dient het GVVP vooral aandacht besteed te worden aan:

1. Verkeersveiligheid algemeen
2. Leefbaarheid (stank, geluid en trillingen)
3. Verkeersveiligheid rondom scholen en schoolroutes

Het minst tevreden zijn respondenten over het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid voor fietsers.

3.5 Opiniering thema's raadscommissie

Tijdens een speciale thema-avond over het GVVP voor raadsleden is gevraagd om de verschillende thema's te prioriteren. Alle aanwezige raadsleden hebben 7 legostenen verdeeld over de onderwerpen die terugkomen in het GVVP. De onderwerpen waar de meeste aandacht naar moet uitgaan, krijgen de meeste legostenen. Aan de hand hiervan is een beeld gekregen van de prioriteit per onderwerp. De meeste aandacht dient volgens de aanwezige raadsleden in het GVVP Goirle uit te gaan naar de onderwerpen Fiets en Leefbaarheid en Milieu en bereikbaarheid en verkeerscirculatie. Parkeren en voetgangers/minder validen hoeven in het GVVP Goirle geen prominente plek in te nemen.

Resultaat:

Hierna is per onderwerp aangegeven hoeveel legostenen het onderwerp heeft gekregen:

Leefbaarheid en milieu	-	17 stenen
Fiets	-	16 stenen
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	-	12 stenen
Verkeersveiligheid	-	4 stenen
Vracht- en landbouwverkeer	-	4 stenen
Openbaar vervoer	-	4 stenen
Communicatie en educatie	-	4 stenen
Voetgangers/minder validen	-	2 stenen
Parkeren	-	0 stenen

Aan de ranking hebben 9 personen meegedaan en er zijn dus in totaal 63 stenen verdeeld over de 9 onderwerpen.

3.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

3.6.1 Woningbouw

In de regionale woningbouwafspraken is vastgelegd in de Voortgangsrapportage Wonen dat de gemeente Goirle tot 2021 nog 1450 woningen mag bouwen. De projecten die in tabel 3.2 worden genoemd, zijn op dit moment in voorbereiding, in aanbouw of recent gerealiseerd.

tabel 3.2 Woningbouwprojecten

Locatie	Aantal woningen
Fraters woongebouw Goirle	6
Oranjeplein Goirle	21
Boschkens Brede School Goirle	16
Van Hogendorpplein Goirle	71
Frankische Driehoek Goirle	58
Fonkelsteen Goirle	25
Vennerode Goirle	32
Koningshof Riel	28
Zandeind Riel	6
Boschkens Sporenring Goirle	178
Boschkens fase 4 Goirle	139
Boschkens fase 5 Goirle	202
Boschkens fase 6 Goirle	138
Boschkens Dorenweg Goirle	12
Heisteeg Riel	64
Vier Kwartieren III Riel	44
Poppelseweg/ Akkerweg Goirle en Riel	6
Totaal	1.046

In de periode 2010-2016 worden in de gemeente Goirle in totaal 1046 woningen gerealiseerd verdeeld over de locaties zoals aangegeven in tabel 1. In de periode 2016-2021 worden er vervolgens nog maximaal 404 woningen gerealiseerd. Om te bepalen op welke locaties deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zijn in 2012 twintig potentiële woningbouwlocaties in het kader van de "Notitie Prioritering woningbouwlocaties 2016-2021" getoetst aan de criteria van de Woonvisie. Op basis van een drietal stappen is een divers aanbod aan locaties (9 in totaal) naar voren gekomen waarmee de gewenste woningbouwontwikkeling van de gemeente Goirle ingevuld kan worden. Het betreft de volgende locaties:

- Vonderstraat Riel;
- Dorpsplein Riel;
- De Vonder Riel;
- Tilburgseweg/Kalverstraat Goirle;
- Van Besouw Goirle;
- De Wildert (excl. Mainframe) Goirle;
- Havep Goirle;
- Het Zorgcentrum Goirle;
- De Kameleon Goirle.

De gemeenteraad heeft bij de behandeling van de notitie een 10e potentiële locatie toegevoegd, te weten de locatie Maria Boodschap in Goirle.

Op bijgevoegd kaartbeeld (zie bijlage 3) zijn de lopende en potentiële locaties weergegeven. In de notitie is aangegeven dat veranderingen in de economische situatie en de effecten daarvoor op onder andere de woningmarkt ertoe leiden dat strak en gedetailleerd plannen en vastleggen van woningbouwontwikkelingen niet meer past. Ontwikkelingen worden daarom gemonitord en, indien nodig, periodiek bijgestuurd.

3.6.2 Recreatie

De Recreatieve Poort Goirle is gelegen tussen de landgoederen Gorp en Rooverthout en Nieuwkerk en bestaat uit goede parkeervoorzieningen met een horecagelegenheid en diverse dagrecreatieve voorzieningen. Vanaf de poort kunnen via verschillende routestructuren (mindervaliden, wandel, fiets, paard) de beide landgoederen bezocht worden. De poort maakt onderdeel uit van regionale routestructuren. Op de locatie van de poort is informatie te vinden over de omliggende omgeving en van de kern Goirle en Riel. De dagrecreatie van de poort vormt samen met het Kloosterplein de trekker voor de recreatief-toeristische bezoeker van de gemeente Goirle. De poort vormt samen met diverse voorzieningen (kampeerboerderij Breehees, Café d'n Overkant, golfbaan Nieuwkerk, de nieuwe manege, landgoed De Breedijken en het Kloosterplein/centrum van Goirle) een netwerk van aantrekkelijke voorzieningen. De poort is dan ook een schakel in een aantrekkelijk recreatief-toeristisch netwerk.

De Recreatieve Poort dient in ieder geval gelegen te zijn aan en ontsloten te worden op de Turnhoutsebaan, in de nabijheid van het Nieuwkerksbaantje en Gorphoutbaantje. Tevens moet de oversteekbaarheid van de Turnhoutsebaan verbeterd worden. Deze eisen leiden ertoe dat in ieder geval er verkeerskundige ingrepen plaats moeten vinden. Het huidige tracé van de Turnhoutsebaan voldoet niet. De Turnhoutsebaan is een drukke weg en van de huidige inritten is het de vraag in hoeverre deze verkeersveilig zijn. Een nieuwe voorziening met een grote verkeersaantrekkende werking kan slechts gerealiseerd worden indien de verwerking van het verkeer goed is geregeld.

3.7 GVVP 1998

Het vorige Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan “Goirle op weg naar 2010”, uit 1998, bevatte diverse concrete maatregelen. Bij het opstellen van een nieuw GVVP is het goed om na te gaan welke maatregelen wel en niet zijn uitgevoerd en waarom. Hieronder wordt van de belangrijkste maatregelen beschreven in hoeverre deze zijn uitgevoerd. Afgesloten wordt met een conclusie.

Turnhoutsebaan

De Turnhoutsebaan is in 2009 door de gemeente Goirle overgenomen van de provincie. Bij de overname van de weg zijn afspraken gemaakt over de reconstructie van de bestaande kruispunten. De verschillende kruispunten worden in fasen aangepast. Reden hiervoor is enerzijds dat ze afhankelijk zijn of waren van ruimtelijke ontwikkelingen en zo gecombineerd kunnen worden met andere werkzaamheden. Anderzijds zijn de middelen die bij de overdracht zijn verkregen in een reserve geplaatst. Op deze manier wordt rente verkregen waarmee het beheer en onderhoud op de langere termijn kan worden gedekt.

De fietsoversteek ter hoogte van de Nieuwkerksedijk is uitgebreid met een paardenoversteek. Belangrijkste reden hiervoor is de aanwezigheid van de manege op de hoek van de Tivoortsebaan – Turnhoutsebaan. Door de aanwezigheid van een verkeersregelininstallatie kunnen ruiters geregeld oversteken. Het is uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk om bij de reconstructie van het kruispunt Tivoortsebaan – Turnhoutsebaan de oversteek te integreren in de te realiseren rotonde.

In het GVVP is een vrij liggende fietsvoorziening langs de Turnhoutsebaan opgenomen. Deze is ook als ontbrekende schakel opgenomen in het regionaal fietsnetwerk. Gezien het grote aantal alternatieve fietsroutes en de benodigde financiële middelen is in de praktijk gekozen om de realisatie van de fietsstructuur niet uit te voeren. Bij de evaluatie van het regionale fietsnetwerk moet worden gezien of deze ontbrekende schakel opnieuw een wens is.

Inrichten 30km-gebieden

De in de het GVVP 1998 gemarkeerde verblijfsgebieden zijn allemaal zeer sober ingericht; alleen met minimale maatregelen zoals het aanbrengen van 30km-bebording en enkele uitritconstructies. Hiermee is dus wel voldaan aan de uitvoeringsmaatregel zoals beschreven in het GVVP. De vraag is of in de praktijk deze sobere inrichting afdoende is. Vanuit de afdeling Realisatie en Beheer is aangegeven dat het grootste deel van de meldingen over verkeersonveiligheid te maken hebben met de verblijfsgebieden. Het is wenselijk om binnen het nieuwe GVVP stil te staan bij de aanpak van deze problematiek. Hierbij moet opgemerkt worden dat binnen reconstructies de verblijfsgebieden wel op uitgebreidere schaal duurzaam veilig worden ingericht.

Inrichten 60km-gebieden

In het GVVP van 1998 is opgenomen welke wegen en gebieden als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom zijn benoemd. De hoofdroutes in het buitengebied zijn reeds sober ingericht. De overige gebieden worden in 2012 conform de richtlijnen ingericht.

Fietsroutes

In 1998 zijn in het GVVP diverse ontbrekende schakels in het fietsnetwerk benoemd. Slechts een klein aantal van de maatregelen om dit aan te pakken is uitgevoerd. Oorzaak hiervoor is dat veel van de werkzaamheden zijn ondergebracht in bestaande beheer en onderhoudsprojecten. Daarnaast heeft voortschrijdend inzicht aangetoond dat een aantal maatregelen een te hoog ambitieniveau heeft of dat de financiële middelen niet beschikbaar zijn gesteld. Op basis van alle fietsacties die in het uitvoeringsprogramma stonden, valt wel op te maken dat de kwaliteit en beschikbaarheid van fietsvoorzieningen in het GVVP als belangrijk werden gezien. Gezien de omvang en de af te leggen afstanden binnen de gemeente Goirle is de fiets ook een kansrijk vervoersmiddel. Het is belangrijk om bij het opstellen van het nieuwe GVVP opnieuw af te wegen welke prioriteit de vervoerswijze fiets krijgt. Naast het benoemen van de prioriteit is het belangrijk om de uitvoering van deze prioriteit ook te verankeren binnen het beleid.

Doorgaande route Riel

In 2004 is de reconstructie van de doorgaande route in Riel afgerond. Sinds die tijd is er veel discussie over overlast. De overlast heeft betrekking op verschillende aspecten zoals trillingen, geluid, sluipverkeer en hard rijden. Sinds de reconstructie is de gemeente Goirle in gesprek geweest met onder andere de werkgroep Echt Riel. Deze werkgroep is erop gericht een aanpak te realiseren voor de problematiek. Op basis van verschillende overleggen zijn inmiddels twee oversteeklocaties gerealiseerd, is extra bebording geplaatst en wordt het trottoir op een aantal

locaties aangepast. Ook zijn diverse onderzoeken gedaan om trillingsoverlast en doorgaand verkeer in beeld te brengen. Naast deze acties wordt de werkgroep Echt Riel actief betrokken bij het tot stand komen van dit GVVP. Om de problematiek rond de doorgaande route in Riel voor te toekomst aan te pakken zal in het nieuwe GVVP hier specifiek aandacht voor moeten zijn.

Tilburgseweg Goirle

Zowel in het GVVP van 1998 als in de periode daarna zijn diverse studies uitgevoerd in verband met de verkeerscirculatie op de Tilburgseweg en de circulatie in en rondom het centrum van Goirle. Op basis hiervan is gekozen om de kruising op de hoek van de Tilburgseweg – Dorpstraat en van Haestrechtstraat aan te passen. Ook is op de Tilburgseweg tussen de Dorpstraat en de Kalverstraat éénrichtingsverkeer ingesteld. In de praktijk blijkt dat deze maatregelen niet optimaal werken. De verkeerscirculatie van en naar het centrum van Goirle is nog steeds niet optimaal. Dit blijkt onder andere ook uit de enquête die is gehouden in het kader van dit kaderdocument en het overleg met de klankbordgroep. Het is daarom wenselijk om in het nieuwe GVVP de verkeerscirculatie in het centrum kritisch te bezien.

Parkeren (route)

Sinds het vaststellen van het GVVP 1998 zijn diverse onderzoeken en maatregelen uitgevoerd rondom het parkeren. Op basis hiervan is in 2004 éénrichtingsverkeer ingesteld op de Tilburgseweg in Goirle. Na het wijzigen van de verkeerscirculatie is winkelcentrum de Hovel met bijbehorende parkeergarage aangelegd. Ook is een blauwe zone in het centrum van Goirle gerealiseerd. In het dagelijks gebruik komt naar voren dat de verkeerscirculatie in het centrum de gewenste bereikbaarheid van de bestaande parkeervoorzieningen niet ondersteunt. Dit blijkt ook uit de reacties van de klankbordgroep en uit de enquêteresultaten. Het is daarom wenselijk om de verkeerscirculatie beter aan te laten sluiten op de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum.

Kruispunt Wittendijk

Het uitvoeringsprogramma van het GVVP 1998 voorzag in een reconstructie van de kruising Wittendijk – Hoogeindseweg. In 1998 was deze locatie een ongevalconcentratie. Ondanks de ongevallen is het kruispunt tot op heden nog niet aangepakt. Het was de bedoeling om de verbetering van de verkeersveiligheid op deze locatie mee te laten liften bij een reconstructie (werk met werk maken). De reconstructie is echter op de lange baan geschoven en in de ongevallen analyse van 2012 komt het kruispunt nog steeds naar voren als één van de belangrijkste ongevallen concentraties in de gemeente Goirle.

Op basis van het uitvoeringsprogramma 1998 en de analyse van de werkelijk gerealiseerde acties kan worden geconcludeerd dat het GVVP en het bijbehorende uitvoeringsprogramma de afgelopen jaren niet voldoende leidend zijn geweest. Bijna alle maatregelen in het vorige GVVP zijn gekoppeld aan beheer en onderhoud, waardoor prioriteiten in beheer en onderhoud bepalend zijn geweest voor het wel of niet uitvoeren van maatregelen. Om het uitvoeringsprogramma uit het nieuwe GVVP meer daadkracht te geven, is het belangrijk om bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma onderscheid te maken tussen onvoorwaardelijke projecten, prioriteitsprojecten en werk met werk maatregelen.

4 Ambities en doelstellingen

In dit hoofdstuk zijn ambities en doelstellingen beschreven. Deze komen voort uit het geldende beleid van hogere overheden, bestaand gemeentelijk beleid en de inventarisatie van de huidige situatie. Daarnaast hebben raadsleden, tijdens een sessie met de raadscommissie d.d. 4 juni 2012, aan de hand van stellingen hun input gegeven voor de ambities van de gemeente Goirle ten aanzien van verkeer en vervoer. Voor alle thema's die binnen het verkeers- en vervoerbeleid van Goirle relevant zijn, is in dit hoofdstuk kort weergegeven wat de uitgangspunten, doelstellingen en aandachtspunten zijn. Deze vormen het vertrekpunt voor het beleidsplan.

4.1 Algemene ambitie verkeers- en vervoerbeleid Goirle

Uit het geldende beleid van hogere overheden, maar ook uit bestaand gemeentelijk beleid, komt de ambitie naar voren dat in het te voeren verkeers- en vervoerbeleid gestreefd moet worden naar het realiseren van een leefbare, veilige en functionele infrastructuur. Het GVVP Goirle is een kompas voor de toekomst. Meer specifiek gelden de volgende uitgangspunten ten aanzien van het GVVP Goirle:

- Het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoersysteem;
- Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen, teneinde het economisch functioneren van de werk- en winkelgebieden te garanderen;
- Verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door implementatie van Duurzaam Veilig;
- Aanpak van knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- Geen halve maatregelen; als je iets doet, doe het goed!

4.2 Verkeersveiligheid

Uitgangspunten

Het verkeerssysteem van Goirle moet voldoen aan de principes van **Duurzaam Veilig**. Duurzaam Veilig is in Nederland het sleutelwoord in de aanpak van verkeersonveiligheid. Preventie is het uitgangspunt:

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.

Met andere woorden: de infrastructuur moet conflicten tussen verkeersdeelnemers zo veel mogelijk voorkomen en als er desondanks toch iets gebeurt, moet ervoor worden gezorgd dat de omstandigheden eraan bijdragen dat de afloop niet ernstig is.

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem worden fouten voorkomen door vereenvoudiging van de infrastructuur en door de kans op conflicten te verkleinen. De weg moet als het ware 'self explaining' zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont.

Samen met bekende partners in verkeersveiligheid wordt gewerkt aan de ambitie om te gaan voor nul verkeersslachtoffers. Hierbij staan risicogroepen centraal (fietsers, ouderen en jonge bestuurders) en wordt gewerkt met meer mensgerichte maatregelen.

Doelstelling

De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid is het bevorderen van de verkeersveiligheid door structurele aandacht voor dit thema, waarbij enerzijds wordt ingezet op het verbeteren van de herkenbaarheid van de weg en het wegnemen van specifieke knelpunten en anderzijds op het stimuleren van gewenst verkeersgedrag door middel van mensgerichte maatregelen.

De wegategorisering is een belangrijk onderdeel van het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. Een logische wegategorisering, waarbij vormgeving, functie en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn, zorgt voor herkenbaarheid voor weggebruikers en zo min mogelijk oneigenlijk gebruik van het wegennet.

Aandachtspunten

- Kosteneffectiviteit van maatregelen. Goirle wil haar inzet op verkeersveiligheid zo efficiënt mogelijk doen, dus waar mogelijk werk-met-werk maken;
- Bij de aanpak van infrastructuur gaat de meeste aandacht uit naar de doorgaande routes; maatregelen in 30 km/uur zones alleen daar waar dit echt noodzakelijk is om gewenst gedrag af te dwingen. 60 km/uur zones worden vervolmaakt. Uniforme weginrichting en afstemming met buurgemeenten is een aandachtspunt bij de aanpak van infrastructuur;
- Schoolomgevingen en schoolroutes verdienen blijvende aandacht;
- Goirle focust bij de aanpak van knelpunten op de meest (subjectief) onveilige locaties en de veiligheid van fietsers;
- Mensgerichte maatregelen worden samen met betrokken partners ingezet. Afstemming met de politie over handhavingsacties is daarbij, vanwege de afnemende politieinzet voor verkeershandhaving, een aandachtspunt.

4.3 Fiets

Uitgangspunten

Vanwege alle voordelen die het gebruik van de fiets met zich meebrengt (betrouwbaar, efficiënt, milieuvriendelijk en gezond), maar ook vanwege het beleid van hogere overheden die allemaal inzetten op het verbeteren van het fietsklimaat, is het van belang om ervoor te zorgen dat de concurrentiepositie van de fiets in Goirle ten opzichte van de auto goed is. Snelle en comfortabele fietsroutes, zeker voor verplaatsingen binnen de gemeente, en het bieden van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie dragen daaraan bij.

Doelstelling

De gemeente Goirle stelt zich ten doel om *een goed fietsklimaat te bieden, waarbij fietsers kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van snelle, comfortabele fietsroutes en voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingslocaties.*

Aandachtspunten

- Een hoogwaardig, goed onderhouden en herkenbaar fietsnetwerk is belangrijk voor fietsers. Dit netwerk:
 - bestaat uit snelle, rechtstreekse verbindingen tussen belangrijke locaties;
 - is comfortabel;
 - kent sociaal- en verkeersveilige routes;
 - biedt een heldere voorrangssituatie op oversteeklocaties.
- Hoewel uit de sessie met leden van de raadscommissie naar voren kwam dat zij het stimuleren van fietsen niet direct als een taak van de gemeente zien, biedt stimulering van het gebruik van de fiets wel degelijk kansen voor het wegnemen van bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten in Goirle. Daarom neemt het stimuleren van het fietsgebruik een belangrijke rol in in het GVVP.

4.4 Bereikbaarheid en verkeerscirculatie

Uitgangspunten

Een goede bereikbaarheid is van belang voor het economisch functioneren van het centrum van Goirle. Een duidelijke bewegwijzering kan hieraan een bijdrage leveren en kan er tevens voor zorgen dat (vracht)verkeer zo veel mogelijk gebruik maakt van de gewenste routes. Sluipverkeer moet worden tegengegaan en de bereikbaarheid van hulpdiensten moet worden gegarandeerd.

Doelstelling

De doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en verkeerscirculatie is *het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. Daarbij moet overlast waar mogelijk worden voorkomen.*

Aandachtspunten

- De verkeerscirculatie in het centrum moet worden verbeterd zodat er een duidelijk circuit ontstaat. Dit wordt ondersteund door het bieden van een goede bewegwijzering;
- Doorgaand verkeer door Riel is een gegeven. De negatieve effecten voor de leefbaarheid van bijvoorbeeld doorgaand (vracht)verkeer moeten worden ingedamd;
- De wegcategorysering wordt in samenhang met de verkeerscirculatie tegen het licht gehouden;
- De capaciteit van het wegennet van Goirle voldoet om het verkeer de komende 20 jaar af te wikkelen richting het hoofdwegennet. Hiervoor zijn geen grote capaciteitsuitbreidingen of een extra aansluiting op de A58 noodzakelijk. In relatie met ontwikkelingen in Tilburg (Stappegoor) kan een extra aansluiting wel kansen bieden voor het verbeteren van de verkeerscirculatie in Goirle. In het beleidsdocument moet hierover een definitief standpunt worden ingenomen.

4.5 Voetgangers/minder validen

Uitgangspunten

Voetgangers hebben ruimte nodig. Weliswaar weten de meeste voetgangers zich prima te redden, maar dit geldt niet voor voetgangers die minder goed ter been zijn, rolstoelers, visueel gehandicapten en voetgangers met kinderwagens. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes mogen voor deze groepen mensen geen hinder opleveren.

Doelstelling

Het doel dat de gemeente Goirle nastreeft als het gaat om voetgangers/minder validen, is *het bieden van goede voorzieningen voor alle voetgangers, zodat alle functies in Goirle voor iedereen toegankelijk zijn.*

Aandachtspunten:

- Toegankelijke infrastructuur (trottoirs, looproutes, blindegeleidelijnen, op- en afritjes en bushaltes) krijgt altijd voldoende aandacht in het ontwerpproces;
- Specifieke aandacht gaat uit naar veilige looproutes naar school en schoolomgevingen;
- De oversteekbaarheid van hoofdwegen wordt waar nodig verbeterd door het bieden van veilige oversteekvoorzieningen.

4.6 Parkeren

Uitgangspunten

In het GVVP worden geen nieuwe keuzes voor het parkeren in het centrum gemaakt; dit is voldoende vastgelegd in de evaluatie Parkeerbeleid. Een punt van aandacht is de relatie tussen verkeerscirculatie in het centrum en de beschikbare parkeerlocaties.

Doelstelling

De gemeente Goirle wil met haar parkeerbeleid *komen tot een optimale afstemming van het parkeeraanbod op de parkeerbehoefte van de diverse functies in het centrumgebied.*

Aandachtspunten:

- Acties uit parkeerevaluatie:
 - Verder verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen (verkeerscirculatie);
 - Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw.
- Ook het stallen van fietsen zal aandacht moeten krijgen in het parkeerbeleid.

4.7 Openbaar Vervoer

Uitgangspunten

De gemeente Goirle heeft slechts beperkt zeggenschap over het openbaar vervoer. De concessie voor het gebied waar Goirle in gelegen is, wordt verleend door de provincie Noord-Brabant. De routes en de tijden waarop er busvervoer in Goirle rijdt kan de gemeente slechts beïnvloeden door op uitbreiding van de vervoersmogelijkheden aan te dringen.

Als wegbeheerder is de gemeente Goirle wel verantwoordelijk voor een aantal openbaar vervoervoorzieningen, zoals bushaltes. Het openbaar vervoer wordt gestimuleerd door te zorgen voor toegankelijke bushaltes. Daarnaast zal bij reconstructie van het wegprofiel de integrale toegankelijkheid van eventuele bushaltes worden meegenomen.

Indien gewenst zal openbaar vervoer ook gestimuleerd worden door doorstromingsmaatregelen toe te passen. Daarnaast is ook bij reconstructie van wegen aandacht voor het busvervoer.

Doelstelling

De gemeente Goirle zet zich in op *kwaliteitsbehoud van het openbaar vervoer op het niveau van haltevoorzieningen en een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, alsmede het zorgen voor toegankelijkheid van haltes voor minder validen.*

Aandachtspunten:

- De gemeente Goirle probeert invloed uit te oefenen bij de provincie om het huidige OV-aanbod te behouden, en waar mogelijk uit te breiden, bijvoorbeeld aan de zuidzijde van Goirle;
- De gemeente Goirle stimuleert lokale “innovatieve” maatwerkoplossingen ten aanzien van OV-aanbod in gebieden met kleine reizigersstromen.

4.8 Communicatie en educatie

Uitgangspunten

Communicatie heeft een belangrijke functie voor het creëren van begrip voor plannen en zal hiervoor door de gemeente waar mogelijk worden ingezet. Communicatie zal zich niet alleen richten op het uitdragen van informatie, maar ook op het gezamenlijk uitwerken van plannen, vergroting van draagvlak en –waar mogelijk– aanzetten tot gedragsverandering. In het kader van het convenant “Maak van de nul een punt” wordt hierbij Brabantbreed samengewerkt met verkeersveiligheidspartners.

De gemeente heeft vanuit verkeerseducatie voornamelijk een stimulerende rol. Door het subsidiëren en ondersteunen van verkeerseducatieprojecten biedt de gemeente Goirle mogelijkheden tot bevorderen van de verkeersveiligheid. Deze projecten zijn voornamelijk gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder:

- kinderen;
- jonge bestuurders;
- ouderen;
- fietsers.

Doelstelling

De doelstelling van de gemeente Goirle op het gebied van communicatie en educatie is dat *communicatie en educatie volwaardig deel gaan uitmaken van het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente.*

Aandachtspunten

- Goirle stimuleert en faciliteert doelgroepgerichte permanente verkeerseducatie; waaronder de inzet van het BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) op basis- en middelbare scholen;
- Bij voorlichting wordt aangesloten bij de landelijke campagnekalender;
- Handhaving is een laatste redmiddel. Acties worden afgestemd op voorlichtingsthema's;
- Goirle ziet een belangrijke rol bij voorlichting en educatie bij andere (maatschappelijke) partners en zoekt hiervoor samenwerking op.

4.9 Leefbaarheid en milieu

Uitgangspunten

Verplaatsingen van gemotoriseerd verkeer gaan gepaard met uitstoot van geluid, CO₂, voor de gezondheid schadelijke stoffen en trillingen. Deze zijn van invloed op de leefbaarheid en op een groter schaalniveau op het klimaat. Uit de enquête onder inwoners van de gemeente Goirle, kwam leefbaarheid als belangrijk aspect naar voren. Leefbaarheid wordt hier gedefinieerd als “de mate waarin onze leefomgeving beïnvloed wordt door positieve of negatieve factoren”. Een van de hoofddoelen van het rijks- en provinciaal beleid is vermindering van deze negatieve effecten van verkeer en vervoer. Veel beleidsnota's van rijk en provincie vragen aandacht voor de verbetering van de leefomgeving in relatie tot verkeer en infrastructuur. Milieu en leefbaarheid moeten integraal onderdeel uitmaken van het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid. Het grootste deel van de problematiek zal op Europees en nationaal niveau moeten worden opgelost via stringent bronbeleid, normering en regelgeving. Maar ook op lokaal niveau kan het nodige worden gedaan.

Doelstelling

De gemeente Goirle wil overlast (*geluid, stank, trillingshinder*) als gevolg van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken, onder andere door het tegengaan van sluipverkeer en het treffen van maatregelen op specifieke lokale knelpunten. Daarnaast wil de gemeente een bijdrage leveren aan het voorkomen van klimaatverandering door het stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen.

Aandachtspunten

- Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer en vervoer worden nageleefd.
- Goirle wil bijdragen aan CO₂-reductie door het stimuleren van elektrisch vervoer, deelauto's en het gebruik van de fiets.
- Uitgangspunt voor het beleid is de individuele vrijheid van vervoerswijzekeuze. De gemeente Goirle ziet het als haar rol om duurzame vervoerswijze te stimuleren, faciliteren en promoten.

4.10 Hoe nu verder?

Deze Kadernota is de eerste stap op weg naar het GVVP. De Kadernota wordt ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad en dient vervolgens als input voor het op te stellen GVVP. De doelen en ambities zoals in deze Kadernota zijn opgenomen, in het GVVP nader uitgewerkt en geconcretiseerd.

tabel 4.1 Overzicht doelstelling en aandachtspunten per thema

Thema	Doelstelling	Aandachtspunten
Verkeersveiligheid	<i>het bevorderen van de verkeersveiligheid door structurele aandacht voor dit thema, waarbij enerzijds wordt ingezet op het verbeteren van de herkenbaarheid van de weg en het wegnemen van specifieke knelpunten en anderzijds op het stimuleren van gewenst verkeersgedrag door middel van mensgerichte maatregelen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kosteneffectiviteit van maatregelen. • meeste aandacht naar de doorgaande routes; Schoolomgevingen en schoolroutes blijvende aandacht; • focust op de meest (subjectief) onveilige locaties en de veiligheid van fietsers; • Mensgerichte maatregelen worden samen met betrokken partners ingezet.
Fietsverkeer	<i>een goed fietsklimaat te bieden, waarbij fietsers kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van snelle, comfortabele fietsroutes en voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingslocaties.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Een hoogwaardig, goed onderhouden en herkenbaar fietsnetwerk is belangrijk voor fietsers. • het stimuleren van het fietsgebruik een belangrijke rol in in het GVVP.

Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	<p><i>De doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en verkeerscirculatie is het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. Daarbij moet overlast waar mogelijk worden voorkomen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De verkeerscirculatie in het centrum moet worden verbeterd zodat er een duidelijk circuit ontstaat met een goede bewegwijzering; • De negatieve effecten voor de leefbaarheid van bijvoorbeeld doorgaand (vracht)verkeer in Riel moeten worden ingedamd; • De wegcategorysering wordt in samenhang met de verkeerscirculatie tegen het licht gehouden; • De capaciteit van het wegennet van Goirle voldoet om het verkeer de komende 20 jaar af te wikkelen richting het hoofdwegennet. In het GVVP moet een standpunt worden ingenomen over de noodzaak van een extra aansluiting op de A58.
Voetgangers/minder validen	<p><i>Het doel dat de gemeente Goirle nastreeft als het gaat om voetgangers/minder validen, is het bieden van goede voorzieningen voor alle voetgangers, zodat alle functies in Goirle voor iedereen toegankelijk zijn.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Toegankelijke infrastructuur (trottoirs, looproutes, blindegeleidelijnen, op- en afritjes en bushaltes) krijgt altijd voldoende aandacht in het ontwerpproces; • Specifieke aandacht gaat uit naar veilige looproutes naar school en schoolomgevingen; • De oversteekbaarheid van hoofdwegen wordt waar nodig verbeterd door het bieden van veilige oversteekvoorzieningen.
Parkeren	<p><i>De gemeente Goirle wil met haar parkeerbeleid komen tot een optimale afstemming van het parkeeraanbod op de parkeerbehoefte van de diverse functies in het centrumgebied.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verder verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen (verkeerscirculatie); • Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw.
Openbaar Vervoer	<p><i>De gemeente Goirle zet zich in op kwaliteitsbehoud van het openbaar vervoer op het niveau van haltevoorzieningen en een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, alsmede het zorgen voor toegankelijkheid van haltes voor minder validen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • invloed uitoefenen bij de provincie om het huidige OV-aanbod te behouden, en waar mogelijk uit te breiden, bijvoorbeeld aan de zuidzijde van Goirle; • In overleg met de provincie kan worden ingezet op maatwerkoplossingen ten aanzien van OV-aanbod in gebieden met kleine reizigersstromen.
Communicatie en Educatie	<p><i>De doelstelling van de gemeente Goirle op het gebied van communicatie en educatie is dat communicatie en educatie volwaardig deel gaan uitmaken van het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • stimuleren en faciliteren doelgroepgerichte permanente verkeerseducatie; waaronder de inzet van het BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) op basis- en middelbare scholen; • Bij voorlichting wordt aangesloten bij de landelijke campagnekalender; • Handhaving is een laatste redmiddel. Acties worden afgestemd op voorlichtingsthema's; • Goirle ziet een belangrijke rol bij voorlichting en educatie bij andere (maatschappelijke) partners en zoekt hiervoor samenwerking op.

Leefbaarheid en Milieu	<i>De gemeente Goirle wil overlast (geluid, stank, trillingshinder) als gevolg van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken, onder andere door het tegengaan van sluipverkeer en het treffen van maatregelen op specifieke lokale knelpunten. Daarnaast wil de gemeente een bijdrage leveren aan het voorkomen van klimaatverandering door het stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen.</i>	<ul style="list-style-type: none">• Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer en vervoer worden nageleefd.• bijdragen aan CO₂-reductie door het stimuleren van elektrisch vervoer, deelauto's en het gebruik van de fiets.• Vrijheid van vervoerswijzekeuze staat daarbij voorop.
-------------------------------	--	--

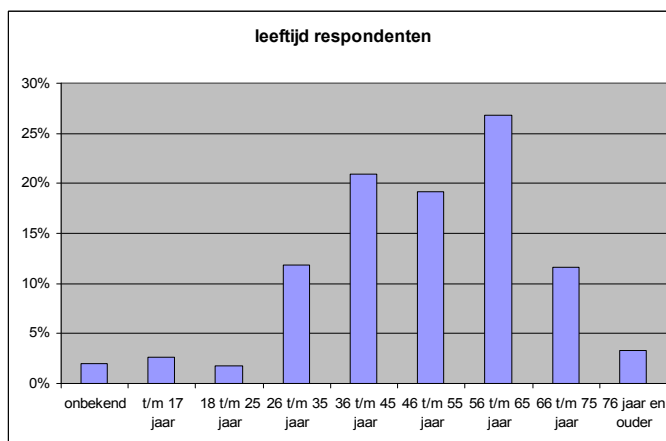
Bijlagen



Bijlage 1 Verkeersenquête

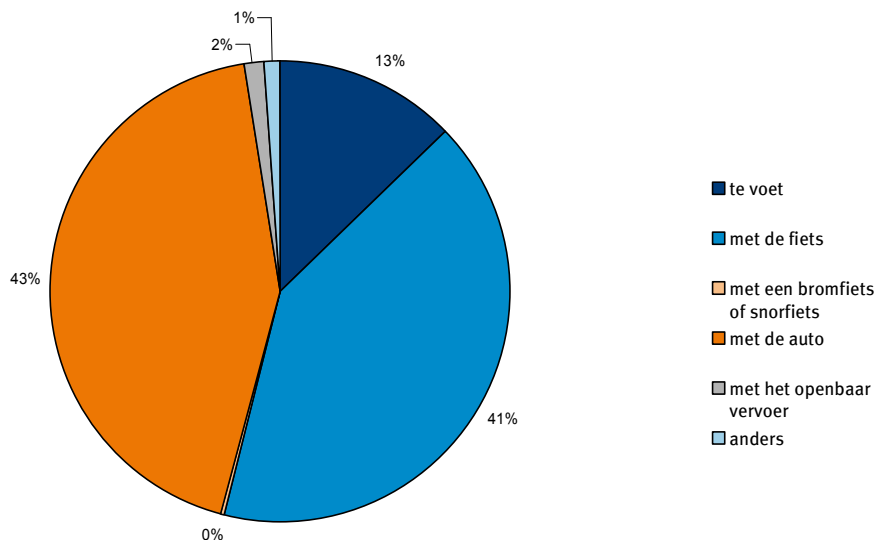
Respondenten

In total hebben 458 respondenten de enquête ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 50 jaar. De grootste groep respondenten (27%) valt in de leeftijdsgroep 56 tot en met 65 jaar. 68% van de respondenten woont in Goirle, 21% in Riel.



In de enquête is gevraagd met welk vervoermiddel de respondenten voornamelijk aan het verkeer deelnemen, waarbij maximaal twee antwoorden mochten worden gegeven. Van de 447 respondenten die deze vraag hebben beantwoord, gebruiken er 353 regelmatig de auto en 334 de fiets. Auto en fiets zijn daarmee goed voor resp. 43% en 41% van de gegeven antwoorden. Te voet (104 respondenten, 13% van de gegeven antwoorden), volgt op de derde plaats. Het openbaar vervoer en de brom- en snorfiets worden door de respondenten weinig gebruikt als belangrijkste vervoermiddel.

Hoe neemt u voornamelijk deel aan het verkeer?

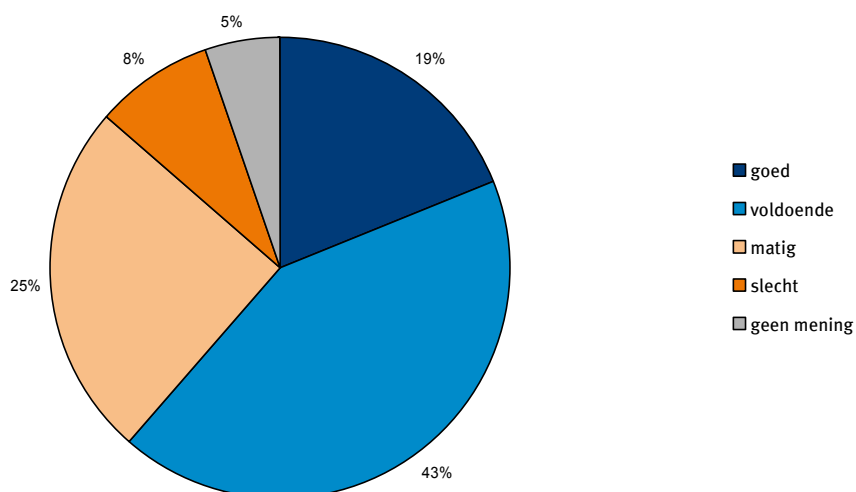


Vervolgens zijn een aantal waardeoordelen gevraagd over verkeer en vervoer in de gemeente Goirle. Hierna volgen de resultaten, gerangschikt per vervoermiddel.

Fiets

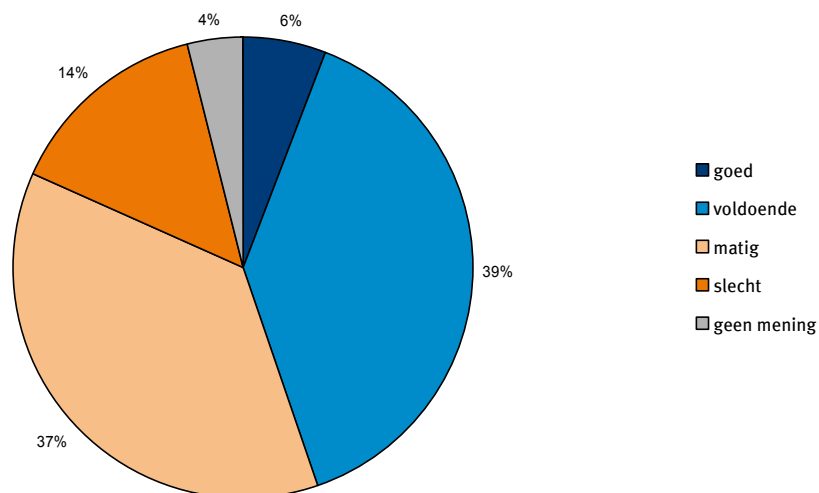
In het algemeen wordt het fietsen in Goirle met matig (25%) tot voldoende (43%) beoordeeld. Bijna twee op de tien beoordeelt het fietsen in Goirle met goed, terwijl 8% het oordeel 'slecht' geeft.

Hoe beoordeelt u, over het algemeen, het fietsen in de gemeente Goirle?



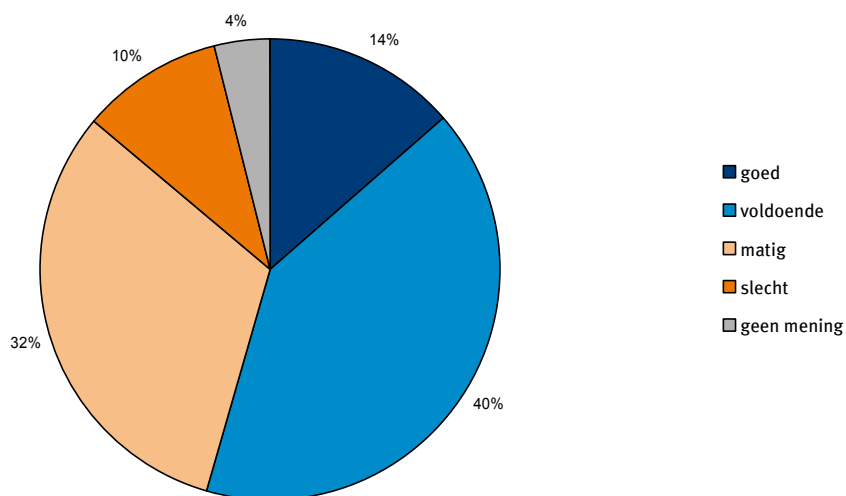
De verkeersveiligheid voor fietsers wordt door bijna evenveel respondenten met ‘matig’ als met ‘voldoende’ beoordeeld (resp. 37% en 39%). De groep respondenten met het oordeel ‘goed’ is het kleinst.

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor fietsers in de gemeente Goirle?

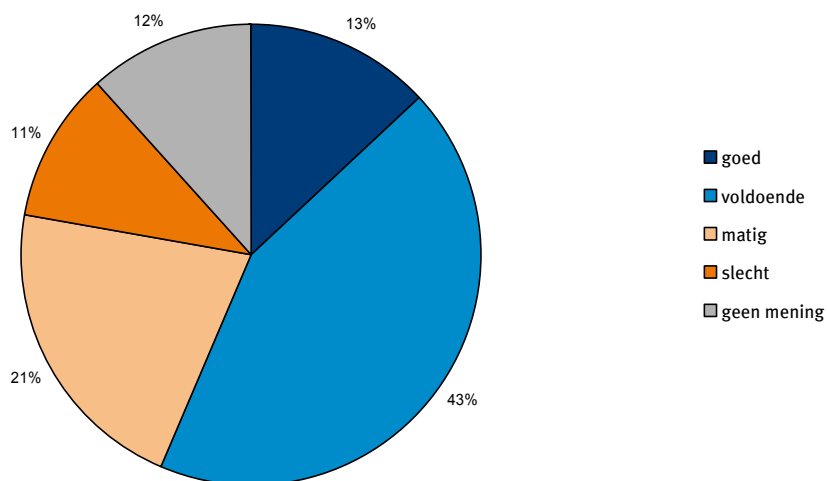


De fietsparkeermogelijkheden in de gemeente Goirle komen goed uit de verf. Meer dan de helft van de respondenten geeft het oordeel ‘voldoende’ of ‘goed’. Ook over het aantal fietsparkeermogelijkheden is meer dan de helft van de respondenten tevreden. In beide gevallen wordt het oordeel ‘slecht’ door ongeveer één op de tien respondenten gegeven.

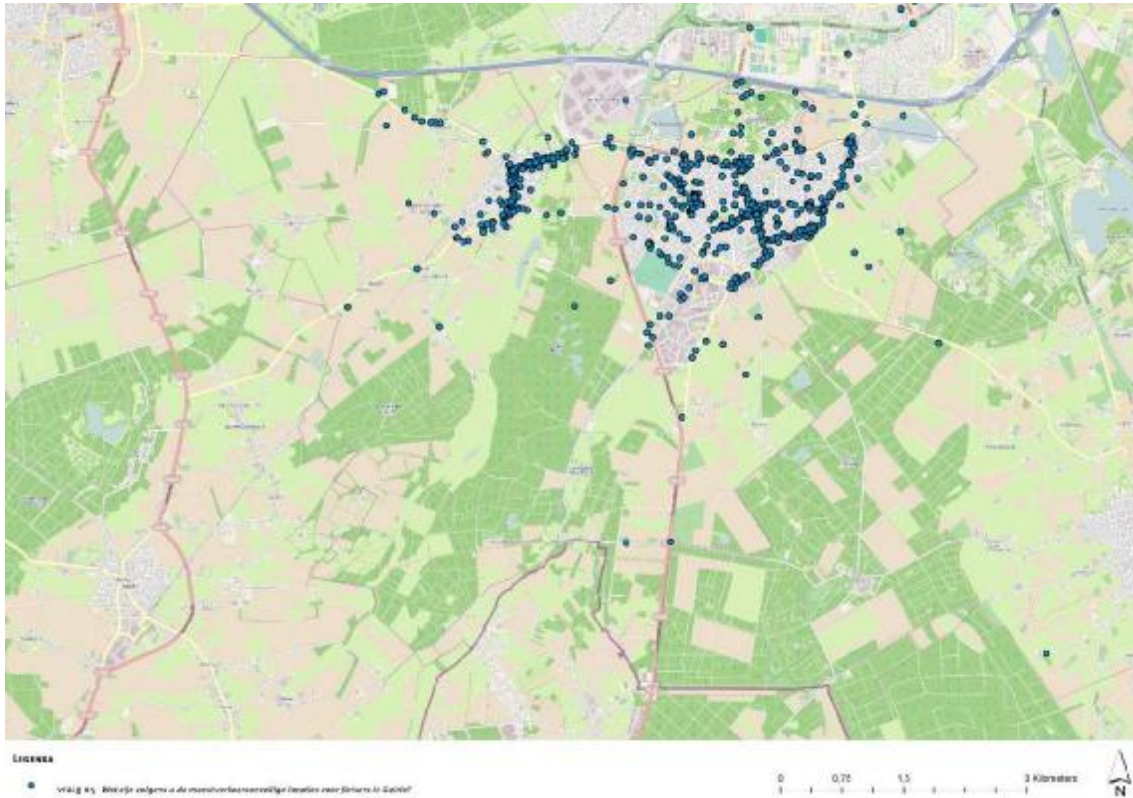
Hoe beoordeelt u de fietsvoorzieningen (zoals fietspaden en fietsstroken) in de gemeente Goirle?



Hoe beoordeelt u het aantal fietsparkeermogelijkheden (rekken en dergelijke) in de gemeente Goirle?

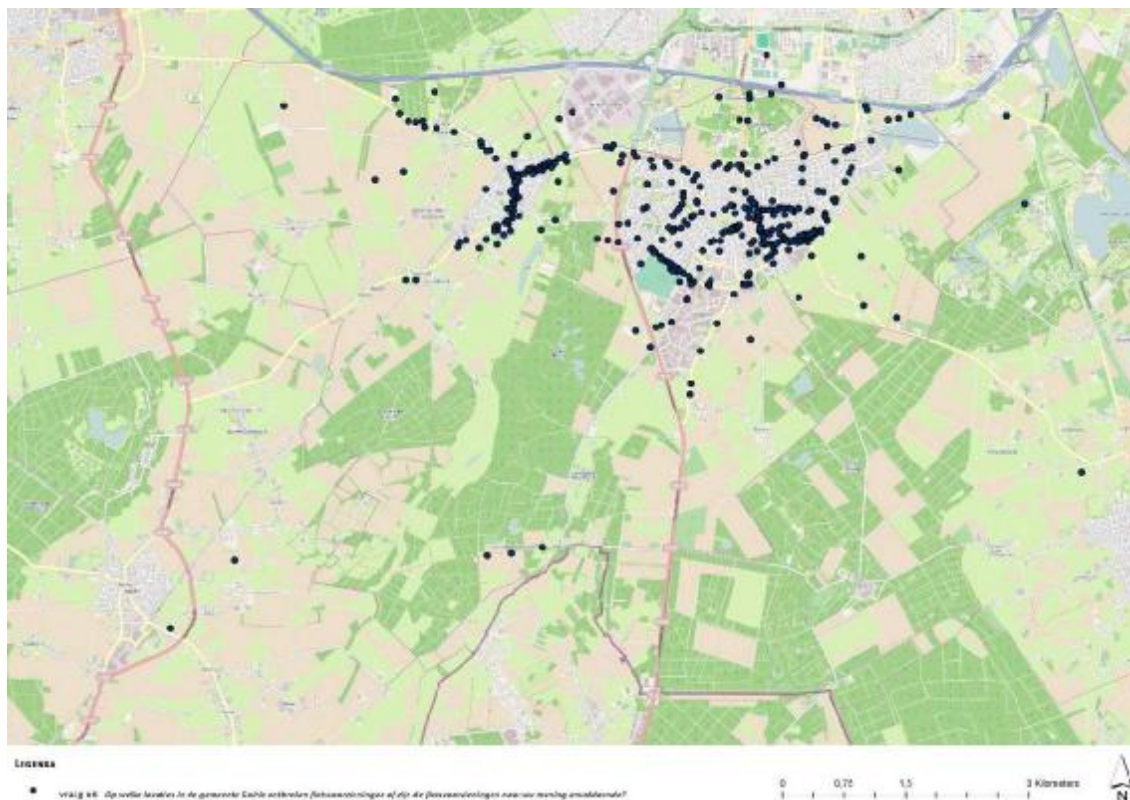


Op onderstaande kaarten zijn door de respondenten locaties aangegeven die zij verkeersonveilig vinden. Locaties die in het oog springen zijn de Abcovenseweg, Molenstraat, Tilburgseweg en Dorpsstraat in Goirle, het kruispunt Rillaersebaan/Tilburgseweg in Goirle, de Kempenlaan ten oosten van de wijk De Hellen, en de Tilburgseweg en Kerkstraat in Riel.



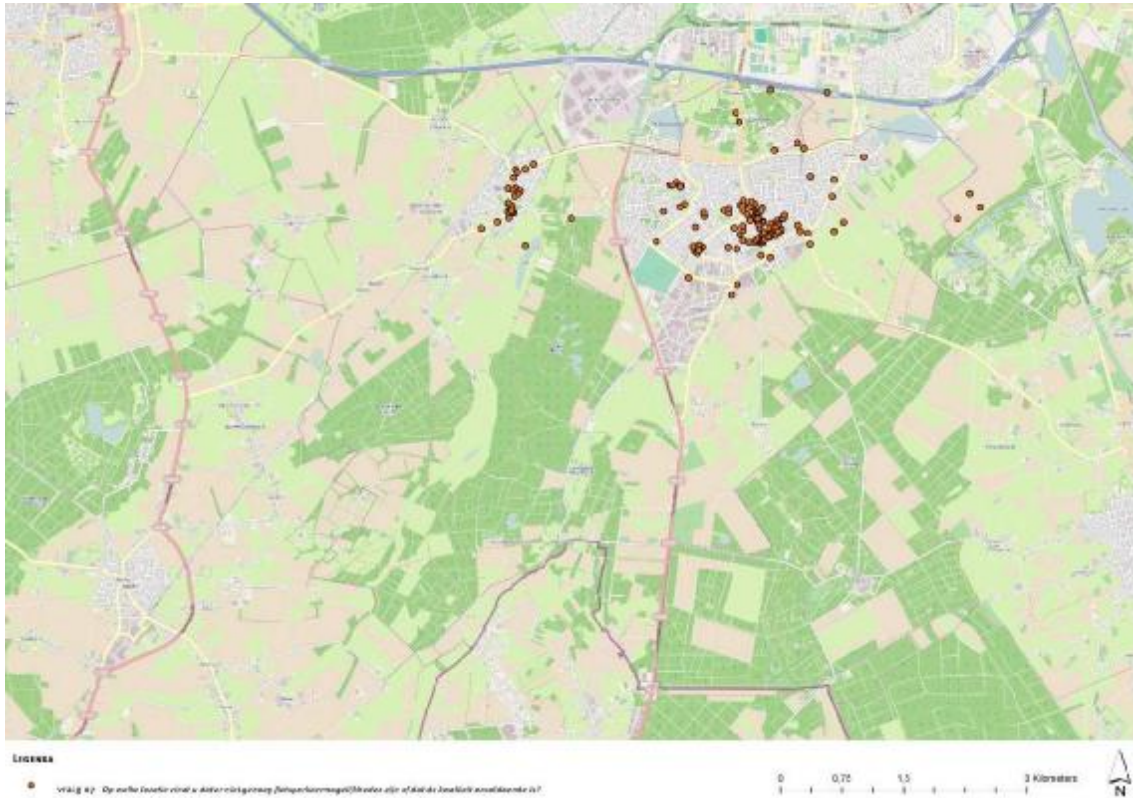
afbeelding 4.1 Wat zijn de meest verkeersonveilige locaties voor fietsers in Goirle?

Op de volgende kaart is zichtbaar waar volgens de respondenten fietsvoorzieningen onvoldoende zijn of geheel ontbreken. De Abcovenseweg, Molenstraat, Tilburgseweg en Dorpsstraat in Goirle springen er wederom uit, net als de Tilburgseweg en Kerkstraat in Riel. Verder noemen veel respondenten de Spoorbaan in Goirle, ter hoogte van het sportpark.



afbeelding 4.2 Op welke locaties ontbreken fietsvoorzieningen of zijn de fietsvoorzieningen onvoldoende?

Tenslotte hebben de respondenten aangegeven waar niet genoeg fietsparkeermogelijkheden zijn, of de kwaliteit van de aanwezig voorzieningen onvoldoende is. De meeste genoemde locaties liggen in het centrum van Goirle (Tilburgseweg, Plein 1803). Verder worden de winkels aan het Van Hogendorpplein, de school aan de Frankische Driehoek en het Dorpsplein in Riel genoemd.

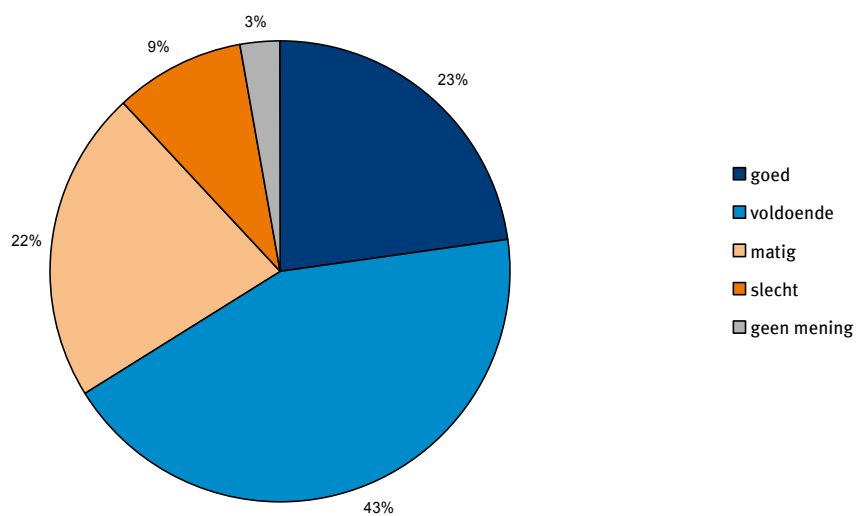


afbeelding 4.3 Op welke locaties zijn niet genoeg fietsparkeermogelijkheden of is de kwaliteit onvoldoende?

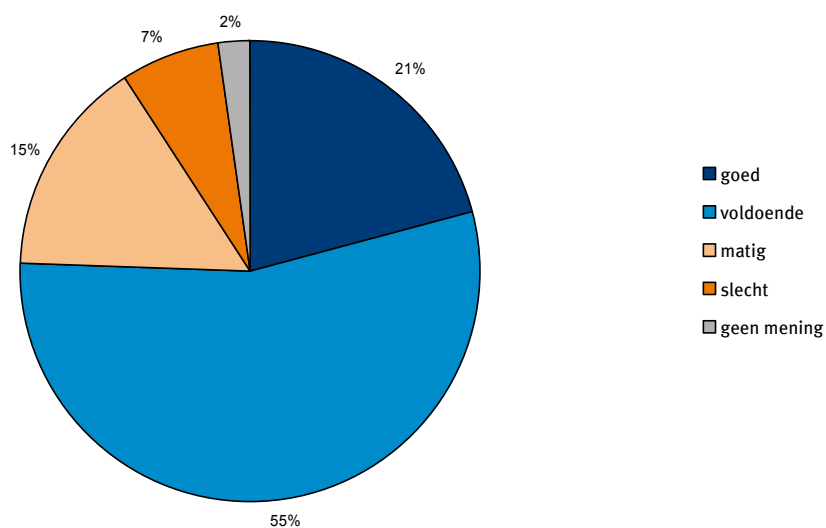
Auto

De bereikbaarheid per auto wordt in de gemeente Goirle door tweederde van de respondenten voldoende of goed beoordeeld (samen 66%). Negen procent geeft het oordeel 'slecht'. De verkeersveiligheid voor automobilisten wordt door ruim driekwart van de respondenten voldoende of goed beoordeeld.

Hoe beoordeelt u, over het algemeen, de bereikbaarheid per auto in de gemeente Goirle?

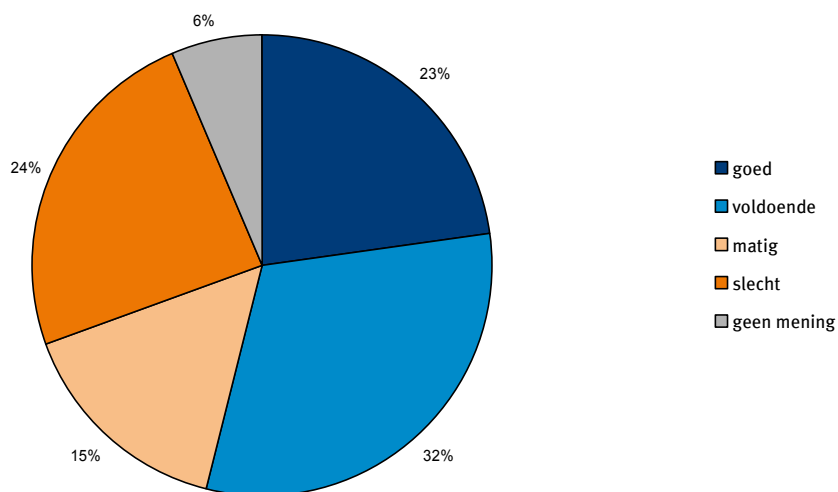


Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor automobilisten in de gemeente Goirle?

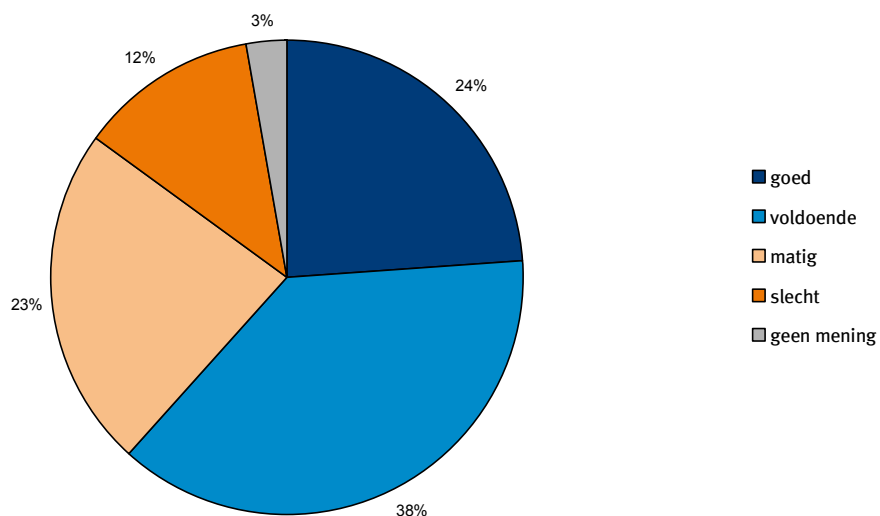


Ook het parkeren in Goirle wordt door meer dan de helft van de respondenten met voldoende of goed beoordeeld. Wel valt op dat het parkeren in eigen straat vaker met slecht wordt beoordeeld (24%) dan het parkeren in het centrum (12%).

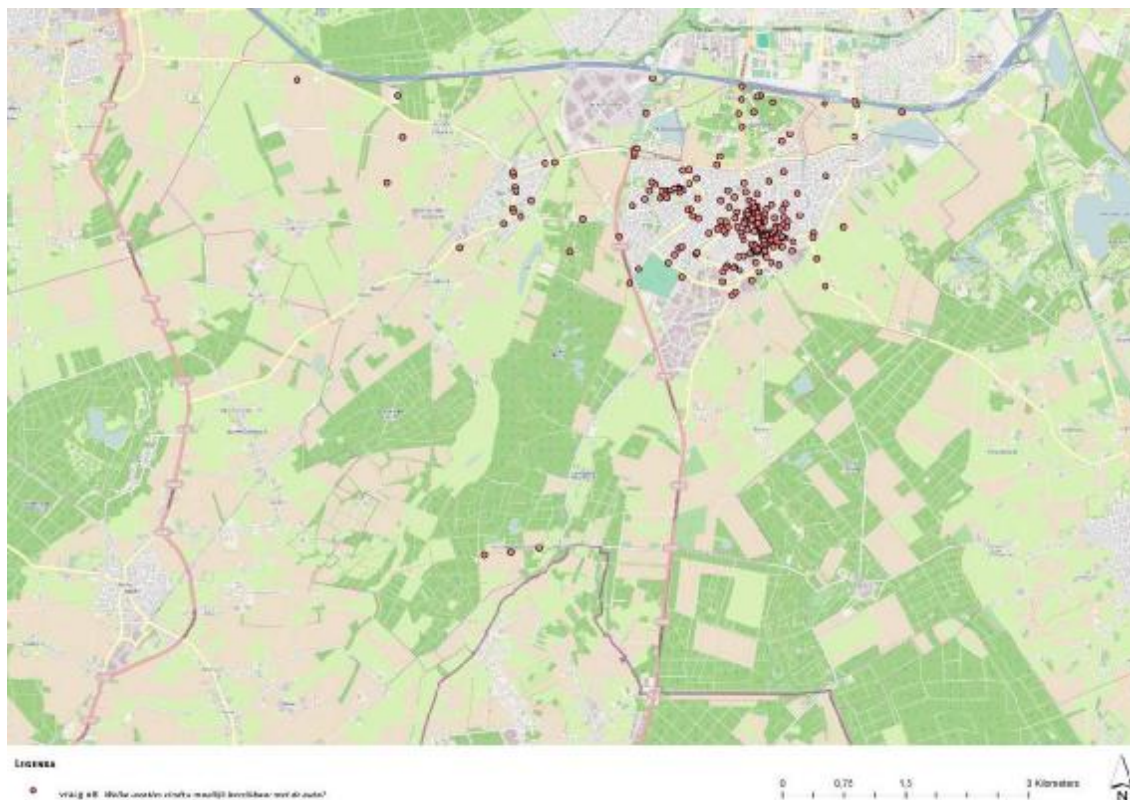
Hoe beoordeelt u het parkeren in uw eigen (woon)straat?



Hoe beoordeelt u, over het algemeen, het parkeren in het centrum van de gemeente Goirle?

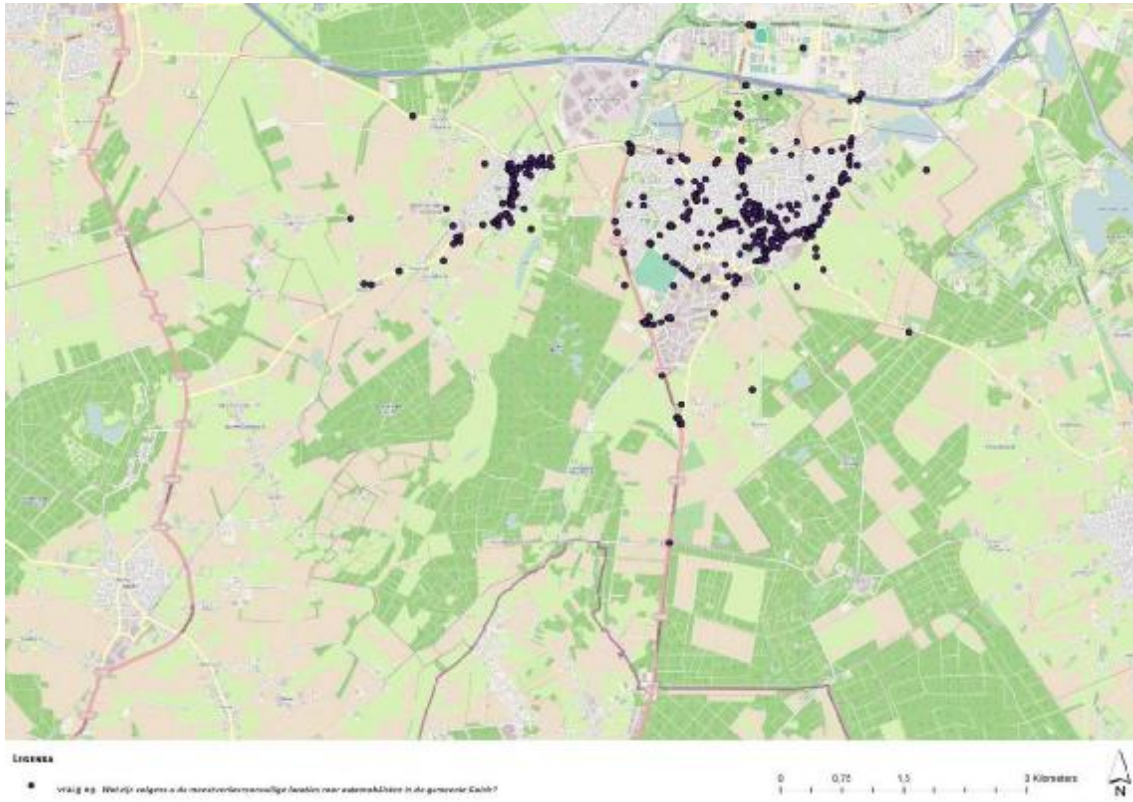


Op onderstaande kaart hebben respondenten aangegeven welke locaties moeilijk bereikbaar zijn met de auto. Deze locaties concentreren zich met name in het centrum van Goirle (o.a. Tilburgseweg, Plein 1803) en rond de Frankische Driehoek.

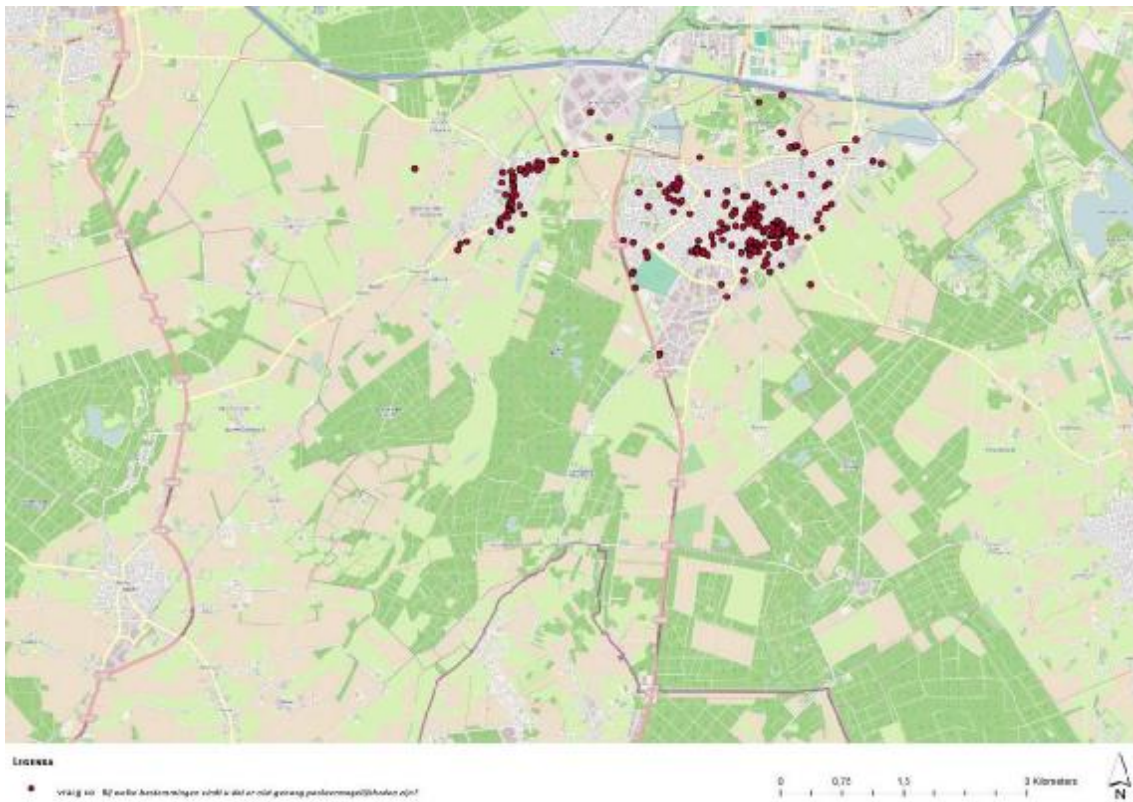


afbeelding 4.4 Welke locaties zijn moeilijk bereikbaar met de auto?

Qua verkeersonveiligheid en aanwezigheid van parkeermogelijkheden wordt over de auto weinig anders gedacht dan over de fiets. De genoemde locaties komen grotendeels overeen.



afbeelding 4.5 Wat zijn de meest verkeersonveilige locaties voor automobilisten?

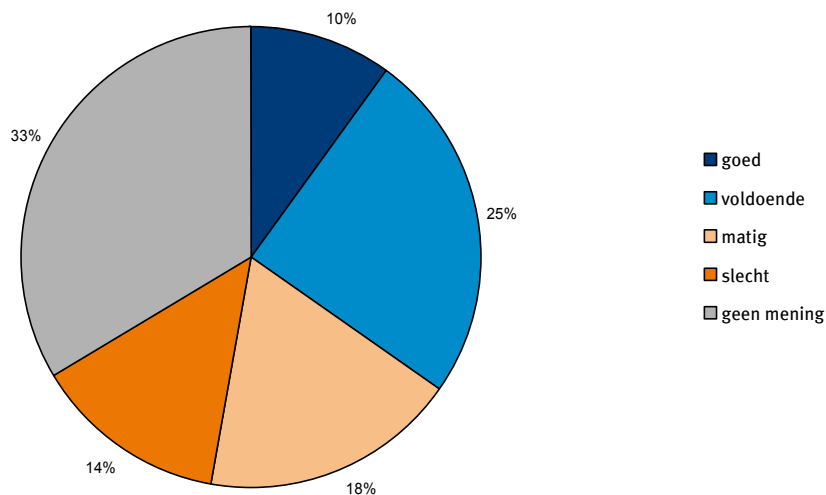


afbeelding 4.6 Waar zijn niet voldoende parkeermogelijkheden voor automobilisten?

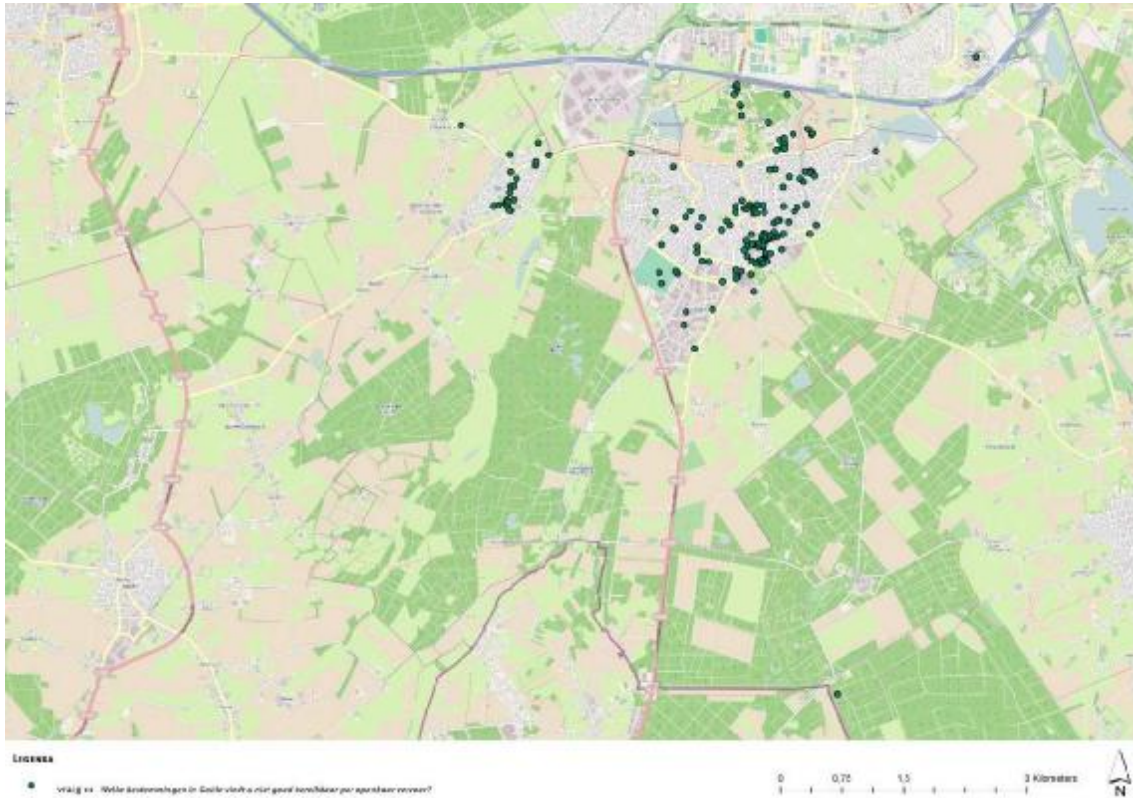
Openbaar vervoer

Op het gebied van openbaar vervoer hebben de respondenten aangegeven hoe zij de bereikbaarheid van de gemeente Goirle per bus waarden. Opvallend is het hoge percentage respondenten dat daarover geen mening heeft, al liet de grafiek aan het begin van deze bijlage al zien dat dit in Goirle voor weinig mensen een (belangrijke) vorm van vervoer is. Van de respondenten die wel een beoordeling hebben gegeven zit 35% in de categorie voldoende tot goed. Bijna twee op de tien geeft het oordeel matig, 14% tenslotte waardeert de bereikbaarheid per bus als slecht.

Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de gemeente Goirle per openbaar vervoer (bus)?



Op onderstaande kaart hebben de respondenten aangegeven welke locaties zij niet goed bereikbaar vinden met het openbaar vervoer. Het centrum van Goirle wordt vaak genoemd. De zuidkant van het centrum wordt alleen bediend door de buurtbus Riel – Hilvarenbeek. Opvallender is het aantal keer dat de noordzijde van het centrum wordt genoemd, waar van 's ochtends 7:00 tot 's avonds 19:00 ieder kwartier een bus van/naar Tilburg komt, en daarna tot vroeg in de nacht nog ieder half uur, de respondenten vinden de haltes echter niet gunstig gelegen ten opzichte van het centrum. Vanuit Riel komt meerdere malen de opmerking dat het centrum van Goirle niet direct bereikbaar is per bus.

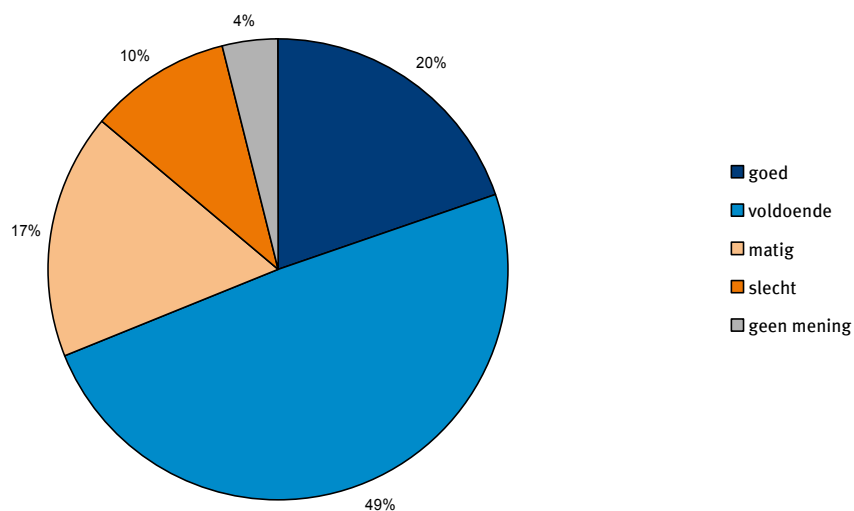


afbeelding 4.7 Welke bestemmingen zijn niet goed bereikbaar per openbaar vervoer?

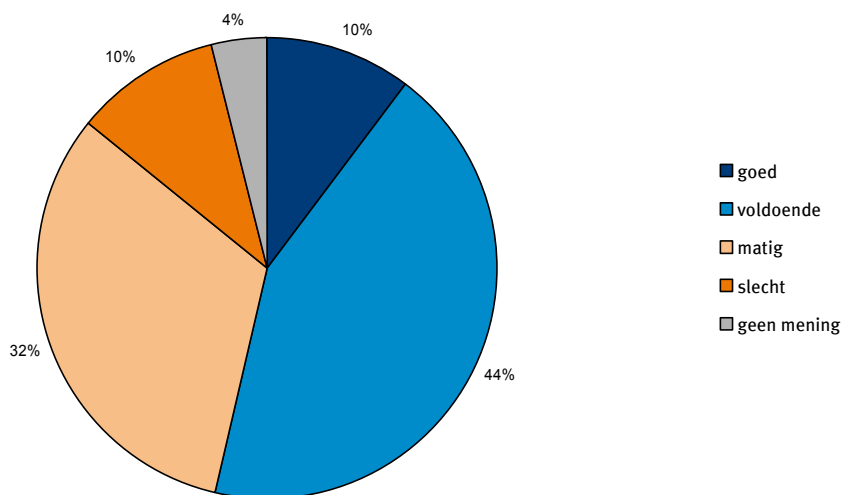
Te voet

Naast verkeersonveilige locaties voor fietsers en automobilisten, hebben de respondenten ook verkeersonveilige locaties voor voetgangers aangegeven. De beoordeling van de verkeersveiligheid voor voetgangers is overwegend voldoende (49%). 20% geeft het oordeel 'goed'.

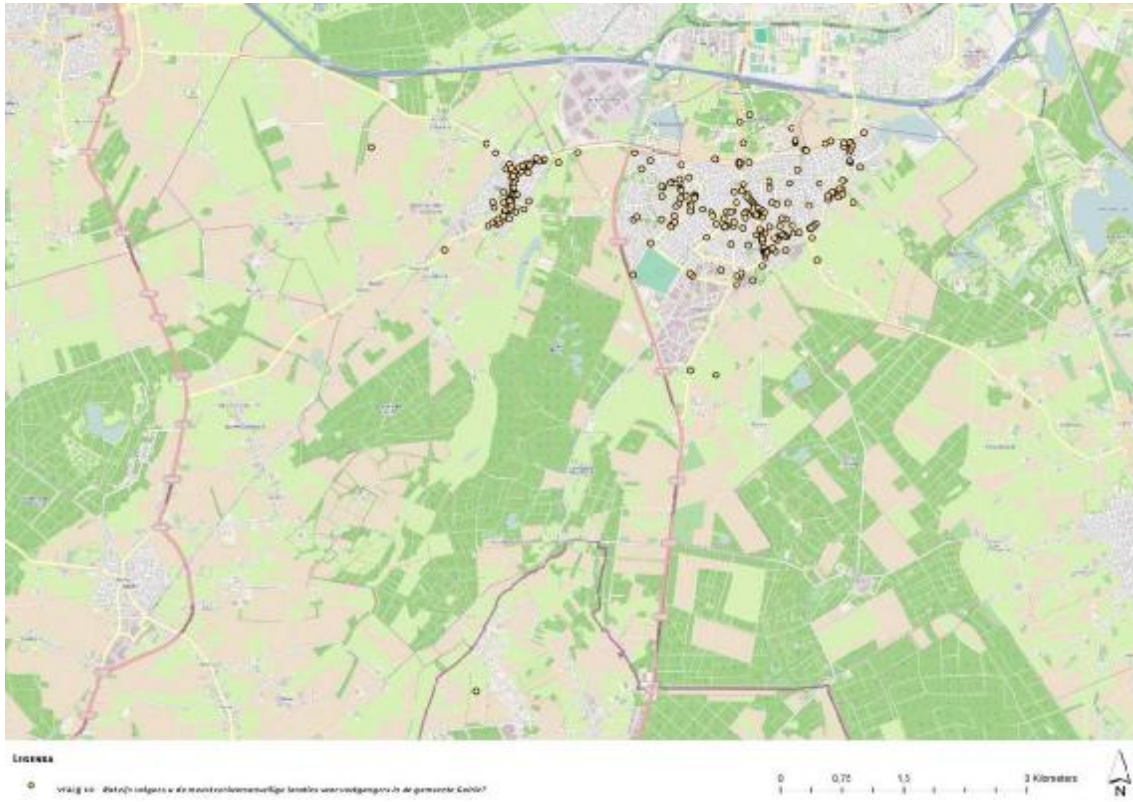
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor voetgangers in de gemeente Goirle?



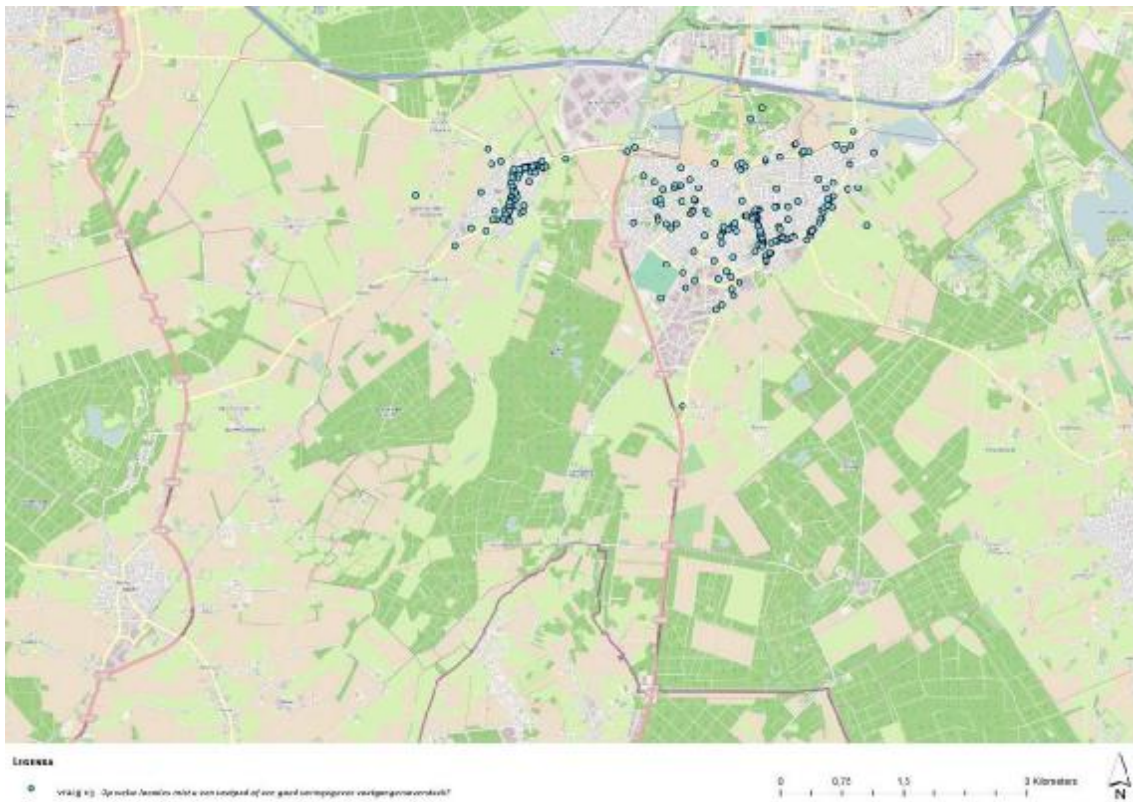
Hoe beoordeelt u de voetpaden, trottoirs en oversteeklocaties in de gemeente Goirle?



Locaties die als verkeersonveilig voor voetgangers worden gezien, staan op onderstaande kaart. De meeste locaties concentreren zich rondom de Tilburgseweg en de diverse kruisingen in de Abcovenseweg. Ook de doorgaande route door Riel (Tilburgseweg – Kerkstraat) wordt vaak genoemd. Dit zijn dan ook de locaties waar het vaakst wordt aangegeven dat er een voetpad of oversteek ontbreekt.



afbeelding 4.8 Wat zijn verkeersonveilige locaties voor voetgangers?



afbeelding 4.9 Op welke locaties mist een voetpad of een goed vormgegeven voetgangersoversteek?

Verschillen Goirle en Riel

Aan iedere respondent is gevraagd om zijn of haar postcode in te vullen. Omdat een groot deel van de respondenten aan dat verzoek gehoor heeft gegeven, is het mogelijk om de waardeoordelen van inwoners van Goirle en Riel te vergelijken. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal respondenten uit Goirle ongeveer driemaal hoger is dan het aantal uit Riel. Daarnaast is gevraagd om een mening over de situatie *in de gemeente*, maar is het niet uit te sluiten en zelfs waarschijnlijk te noemen dat de respondenten met name naar de situatie in hun eigen directe omgeving hebben gekeken.

Hieronder een overzicht van de verschillen.

Het algemene oordeel van de Goirlenaren valt hoger uit dan dat van inwoners van Riel.

tabel B1.1 *Tevredenheid over verkeer en vervoer in het algemeen*

Wat is uw algemene oordeel over verkeer en vervoer in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	6%	3%
Voldoende	53%	27%
Matig	34%	43%
Slecht	4%	27%
Geen mening	2%	0%

Inwoners van Goirle zijn ook positiever over fietsgerelateerde onderwerpen dan inwoners van Riel.

tabel B1.2 *Tevredenheid over fietsgerelateerde onderwerpen*

Hoe beoordeelt u over het algemeen het fietsen in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	20%	13%
Voldoende	47%	26%
Matig	24%	35%
Slecht	5%	24%
Geen mening	4%	1%

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor fietsers in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	6%	3%
Voldoende	42%	22%
Matig	38%	41%
Slecht	11%	33%

Geen mening	3%	1%
-------------	----	----

Hoe beoordeelt u de fietsvoorzieningen in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	15%	5%
Voldoende	43%	35%
Matig	33%	34%
Slecht	6%	27%
Geen mening	3%	0%

Hoe beoordeelt u het aantal fietsparkeermogelijkheden in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	15%	5%
Voldoende	47%	39%
Matig	23%	21%
Slecht	8%	18%
Geen mening	6%	17%

Over de bereikbaarheid per auto en de verkeersveiligheid voor automobilisten zijn Goirlenaren en inwoners van Riel het meer eens, al ligt het percentage respondenten dat ‘voldoende’ of ‘goed’ geeft wederom iets hoger in Goirle. In Riel is men een stuk minder tevreden over het parkeren in eigen straat.

tabel B1.3 *Tevredenheid over autogerelateerde onderwerpen*

Hoe beoordeelt u, over het algemeen, de bereikbaarheid per auto in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	21%	23%
Voldoende	46%	40%
Matig	20%	27%
Slecht	9%	9%
Geen mening	4%	1%

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor automobilisten in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	21%	14%
Voldoende	56%	53%
Matig	16%	18%
Slecht	5%	14%
Geen mening	3%	1%

Hoe beoordeelt u het parkeren in uw eigen (woon)straat?	Goirle	Riel
Goed	24%	17%
Voldoende	37%	21%
Matig	17%	15%
Slecht	20%	47%
Geen mening	2%	0%

Hoe beoordeelt u, over het algemeen, het parkeren in het centrum van de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	27%	18%
Voldoende	39%	38%
Matig	21%	28%
Slecht	10%	15%
Geen mening	3%	3%

Ook over openbaar vervoer zijn de Goirlenaren positiever. In beide kernen heeft een relatief groot deel van de respondenten geen mening over openbaar vervoer.

tabel B1.4 Tevredenheid over openbaar vervoer

Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de gemeente Goirle per openbaar vervoer (bus)?	Goirle	Riel
Goed	12%	4%
Voldoende	29%	17%
Matig	18%	18%
Slecht	11%	23%
Geen mening	30%	38%

Ook over voetgangergerelateerde onderwerpen zijn Goirlenaren positiever. In Goirle is bijna driekwart van de respondenten tevreden over de veiligheid voor voetgangers, in Riel nauwelijks de helft.

tabel B1.5 Tevredenheid over voetgangersvoorzieningen

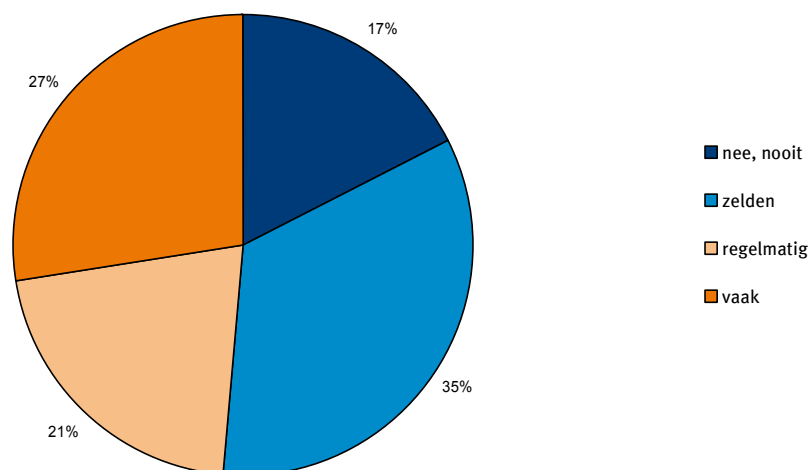
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor voetgangers in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	21%	13%
Voldoende	52%	36%
Matig	18%	18%
Slecht	6%	27%
Geen mening	3%	5%

Hoe beoordeelt u de voetpaden, trottoirs en oversteeklocaties in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Goed	10%	5%
Voldoende	47%	30%
Matig	32%	39%
Slecht	8%	22%
Geen mening	3%	3%

Overige vragen

Naast de vragen over verschillende vervoerwijzen, hebben de respondenten nog op een kaart aangegeven waar zij overlast van verkeer ervaren. Dat kan gaan om geluidsoverlast, stankoverlast of trillingen veroorzaakt door langrijdend verkeer. Overigens geeft de helft van de respondenten aan zelden of nooit overlast te ervaren. Ruim een kwart van de respondenten ervaart echter vaak overlast. Inwoners van Riel geven veel vaker aan overlast te ervaren.

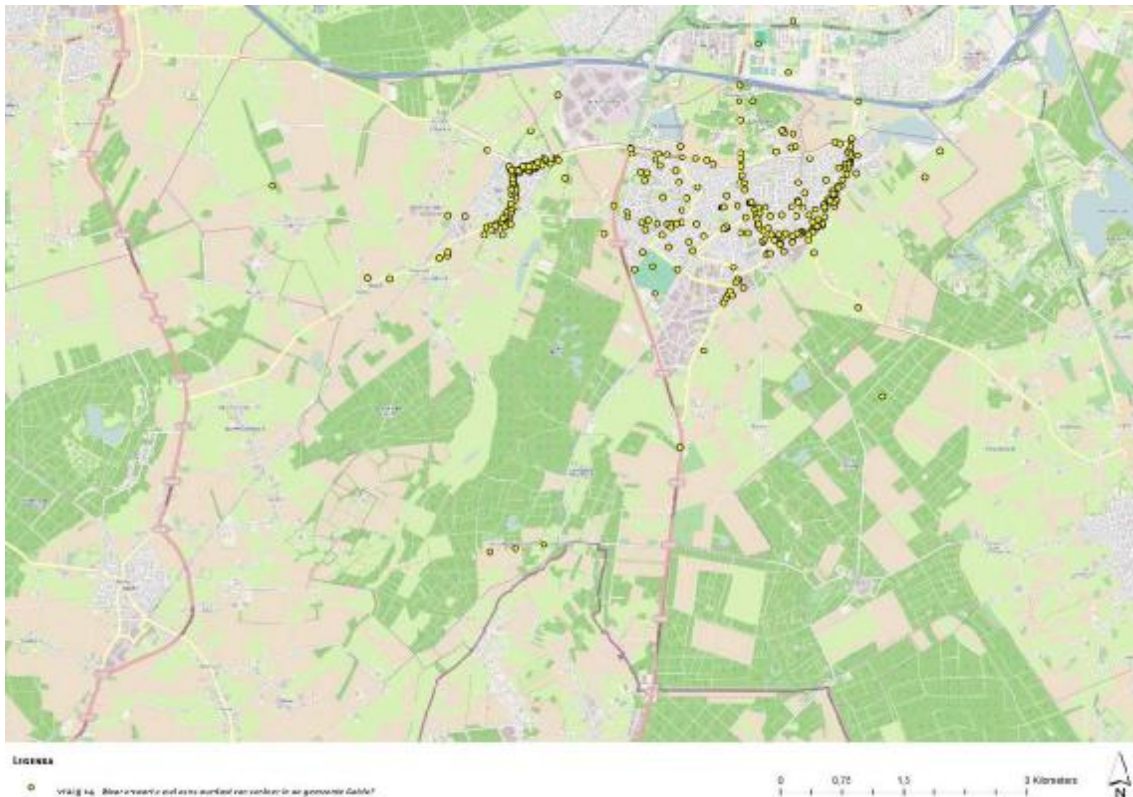
Ervaart u wel eens overlast (geluid, stank, trillingen) als gevolg van het verkeer in de gemeente Goirle?



tabel B1.6 Overlast

Ervaart u wel eens overlast (geluid, stank, trillingen) als gevolg van het verkeer in de gemeente Goirle?	Goirle	Riel
Nooit	16%	8%
Zelden	39%	14%
Regelmatig	27%	9%
Vaak	18%	69%

Op onderstaande kaart zijn de locaties afgebeeld waar respondenten hebben aangegeven overlast te ervaren. Veruit de meeste overlast wordt ervaren op/langs de Abcovenseweg, de Tilburgseweg het centrum van Goirle, en op de doorgaande route door Riel (Tilburgseweg – Kerkstraat).



afbeelding 4.10 Waar wordt overlast van verkeer ervaren?

De gemeente Goirle heeft de mogelijkheid van de enquête aangegrepen om te achterhalen of mensen gebruik maken van de parkeergarage in de Hovel, en zo nee, waarom niet. Circa tweederde van de respondenten geeft aan wel eens van de parkeergarage gebruik te maken. Mensen die dat niet doen, hadden de keuze uit de volgende redenen:

- De parkeergarage is niet gunstig gelegen (13 respondenten);
- De parkeergarage is niet prettig (veiligheid, verlichting; 8 respondenten);
- Niet bekend met de parkeergarage (14 respondenten).

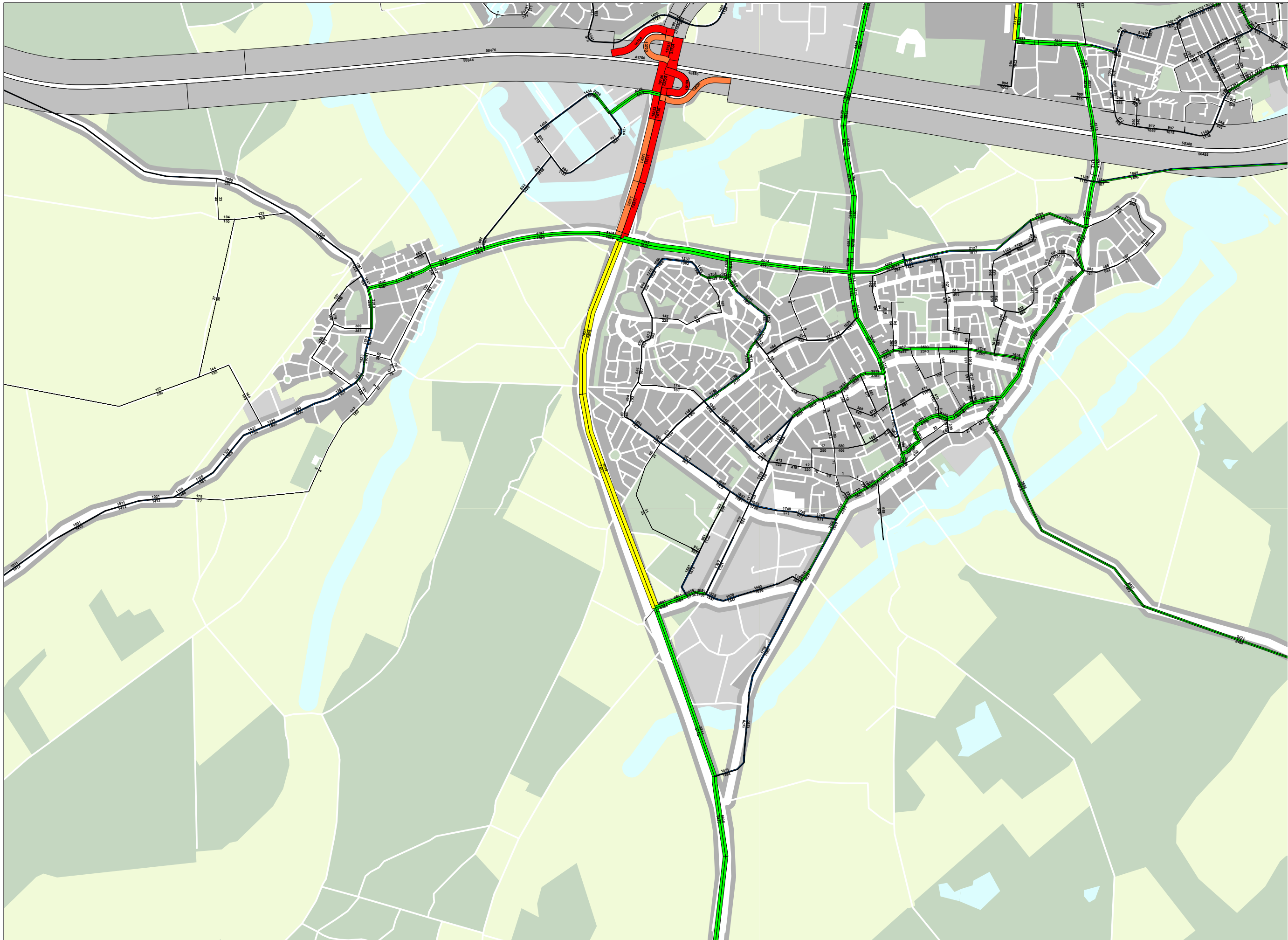
83 respondenten geven aan een andere reden te hebben dan de bovengenoemde mogelijkheden. Hun motivatie is meestal het niet hebben van een auto of liever met de fiets naar het centrum komen, of het moeten betalen wanneer de parkeerduur langer is dan twee uur.

Bijlage 2 Intensiteiten Regionale Verkeersmodel



Op de volgende pagina's zijn modelplots weergegeven van respectievelijk:

- etmaalintensiteit 2007;
- avondspits 2007;
- etmaalintensiteit 2020;
- avondspits 2020.

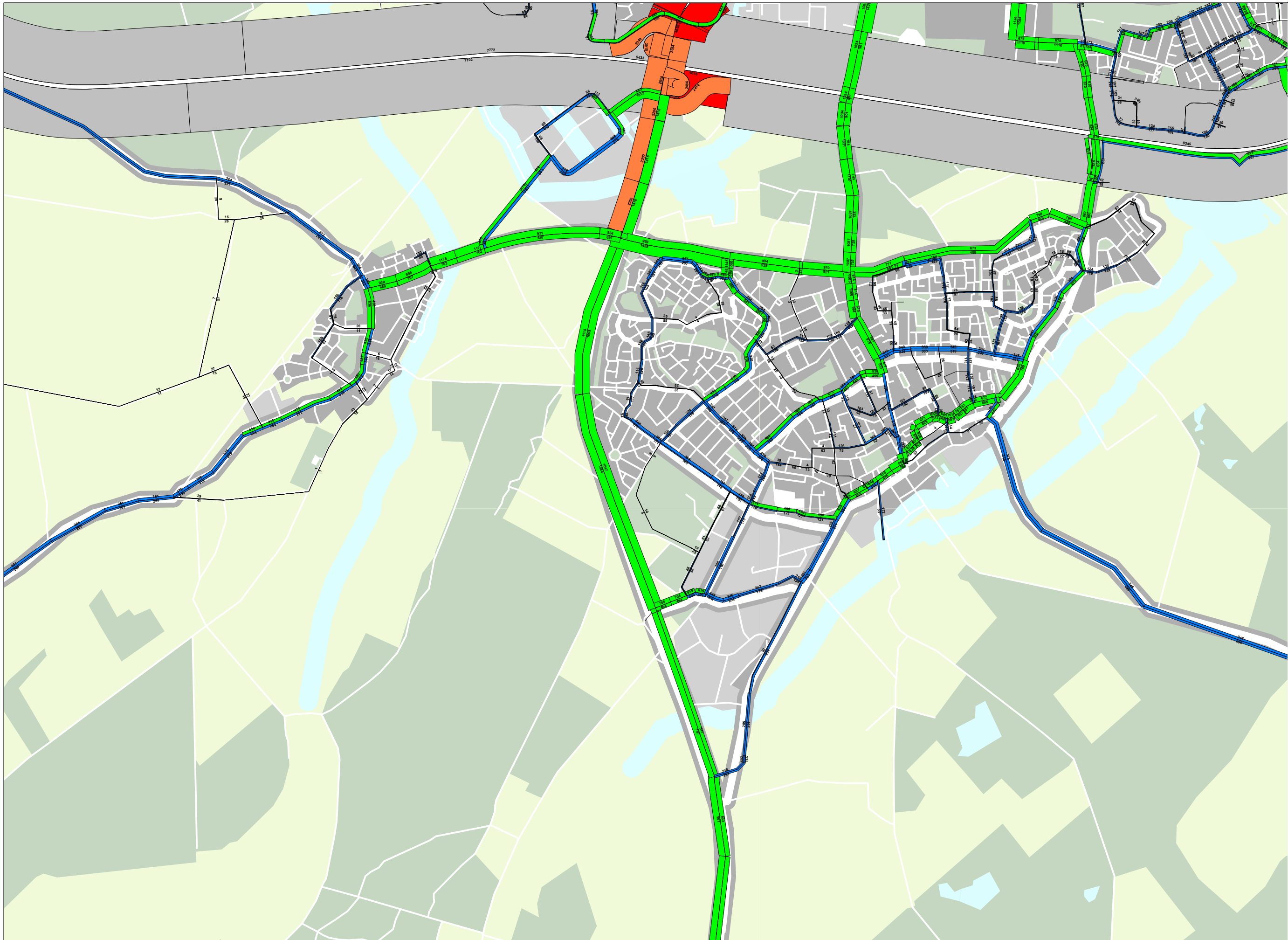


Legend

Band Widths
mvt_etmaal

- 0 - 2000
- 2000 - 7500
- 7500 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 25000
- > 25000





Legend

Band Widths
mvt_avondspits

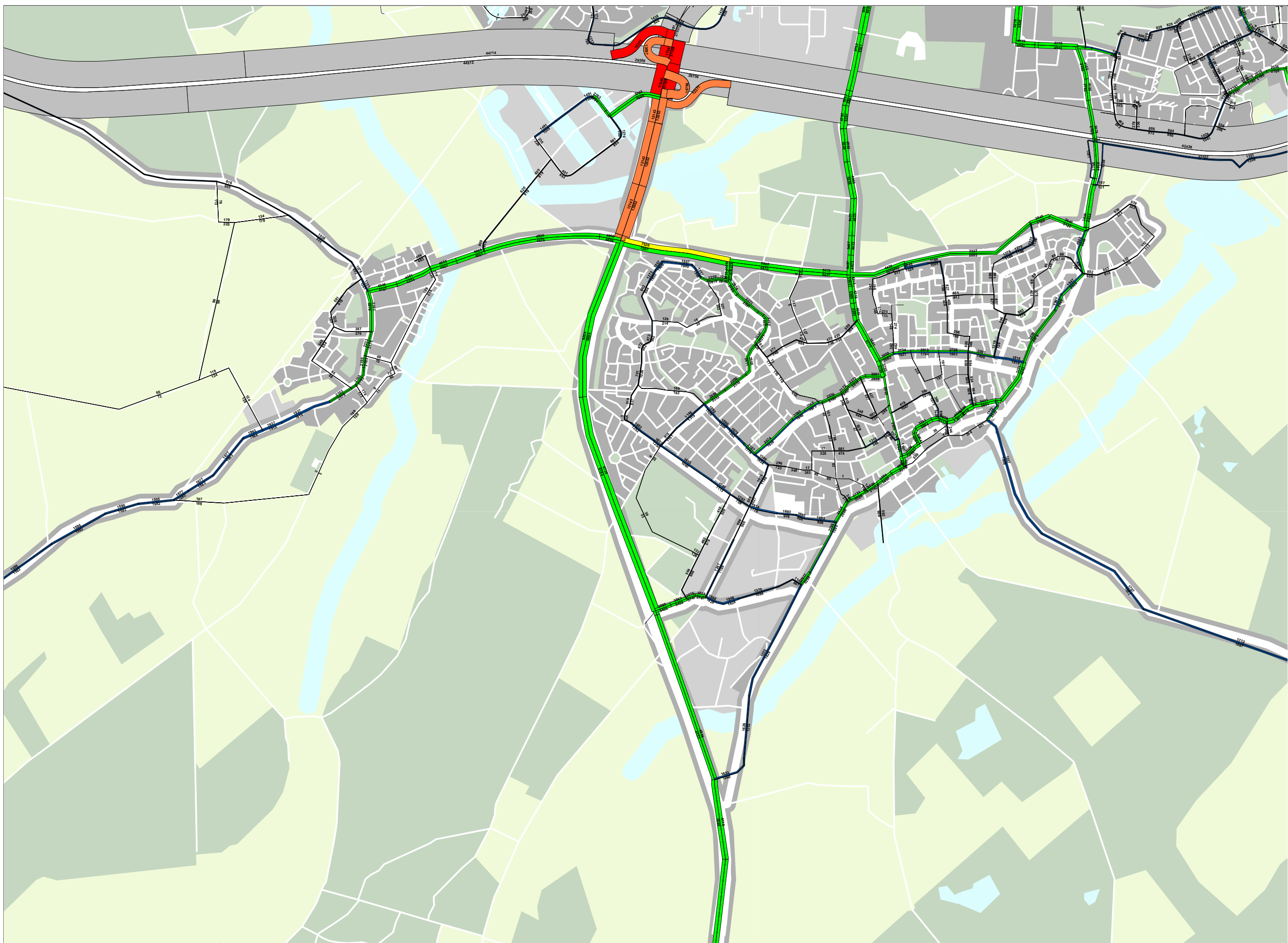
- 0 - 400
- 400 - 1500
- 1500 - 2000
- 2000 - 3000
- 3000 - 5000
- > 5000

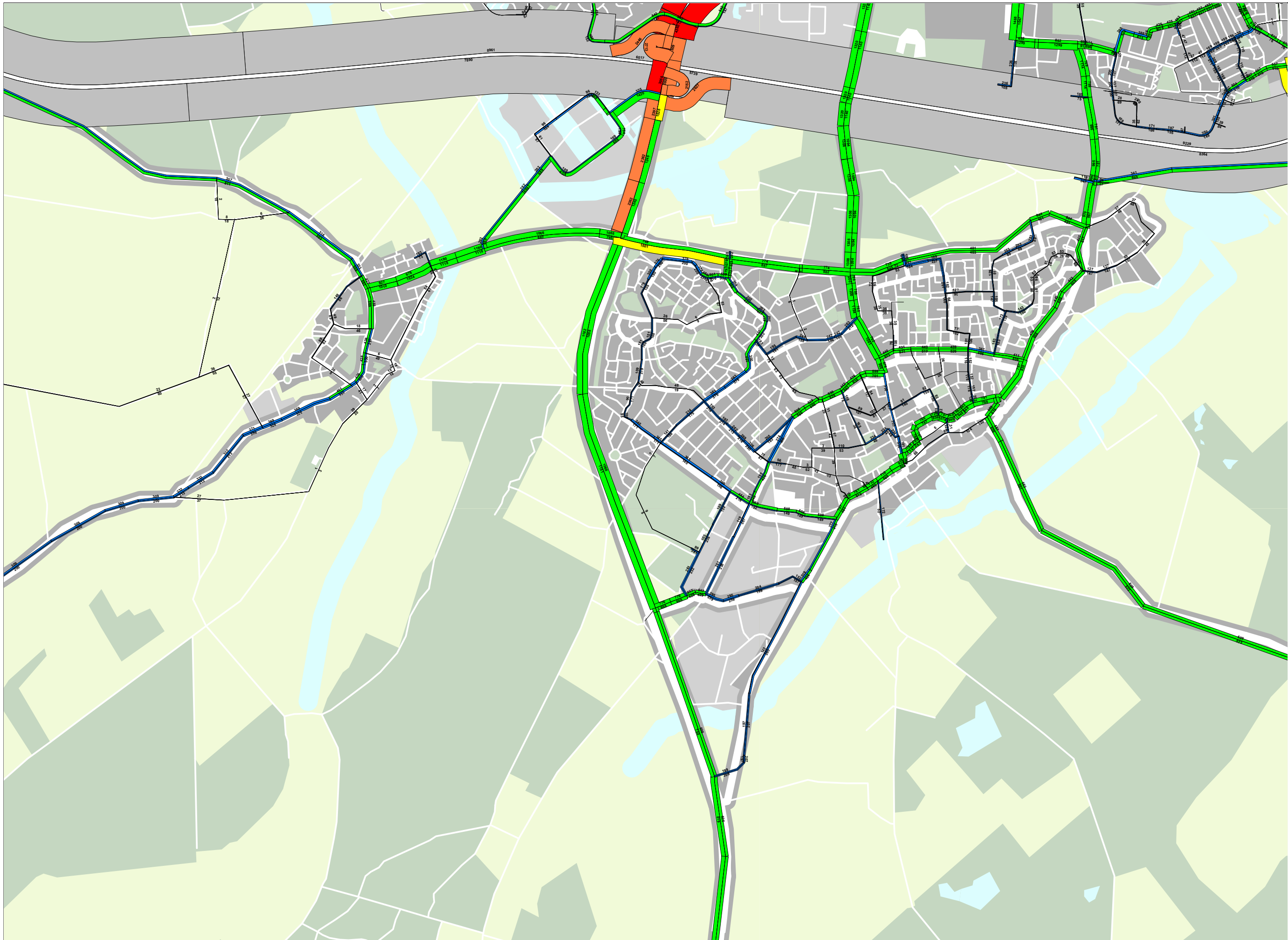


Legend

Band Widths

- mvt_etmaal
- 0 - 2000
- 2000 - 7500
- 7500 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 25000
- > 25000





Legend

mvt_avondspits

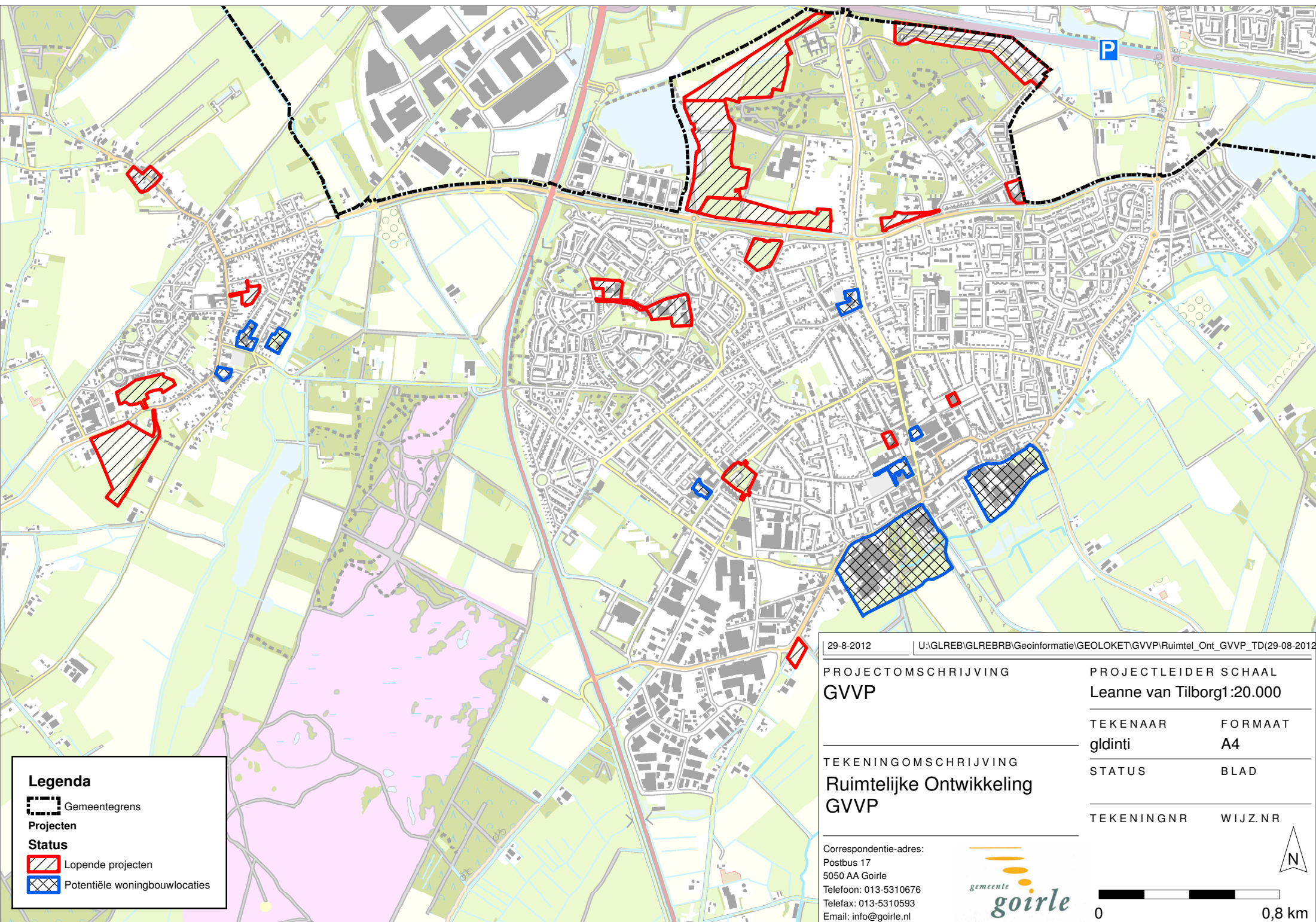
- 0 - 400
- 400 - 1500
- 1500 - 2000
- 2000 - 3000
- 3000 - 5000
- > 5000



Bijlage 3 Woningbouwlocaties Goirle



Op de volgende pagina is een kaart met de ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven.



Legenda

Gemeentegrens

Projecten

Status

Lopende projecten

Potentiële woningbouwlocaties

29-8-2012 | U:\GLREB\GLREBRB\Geoinformatie\GEOLOKET\GVVP\Ruimtel_Ont_GVVP_TD(29-08-2012).m

PROJECTOMSCHRIJVING		PROJECTLEIDER	
GVVP		Leanne van Tilborg	
TEKENINGOMSCHRIJVING		SCHAAL	
Ruimtelijke Ontwikkeling		1:20.000	
GVVP		TEKENAAR	FORMAAT
		gldinti	A4
		STATUS	BLAD
		TEKENINGNR	WIJZ.NR

Correspondentie-adres:
 Postbus 17
 5050 AA Goirle
 Telefoon: 013-5310676
 Telefax: 013-5310593
 Email: info@goirle.nl



0 0,8 km

Bijlage 4 Stellingendiscussie raadscommissie

Verkeersveiligheid

1. Er moet extra worden geïnvesteerd in het verkeersveiliger inrichten van alle straten. (1- eens – 8 oneens)
 - Als straten al veilig zijn hoeft er geen extra investering gedaan te worden.
 - Geld moet op de juiste plek in gezet worden. Dit kan op basis van gegevens die beschikbaar zijn (zoals ongevalsdata en de resultaten van de enquête).
2. Prioriteit moet liggen bij doorgaande routes. In 30 km/uur zones geen fysieke maatregelen nemen. (5 eens – 4 oneens)
 - Fysieke maatregelen zijn ruim voldoende aanwezig, dus dit is zeker geen prioriteit daarnaast is het werken met wegmarkering is beter.
 - Het is ongewenst om te stellen dat er in 30km/h zones geen fysieke maatregelen genomen moeten worden er zijn namelijk plaatsten waar dat zeker zou moeten. Voorbeeld hiervan is de weg naar de Tennis vereniging in Riel.
 - Soms is het nodig om fysieke maatregelen te treffen. Tot nu toe worden fysieke maatregelen in onze gemeente onvoldoende genomen.
 - Het vermijden van fysieke maatregelen in 30km/h zones is in principe een prima uitgangspunt. Uitzondering zouden situaties bij parkeren zijn en situaties waar de verkeersveiligheid in het geding is.
3. Omdat verkeersveiligheid de afgelopen jaren flink verbeterd is, hoeft dit de komende jaren geen speerpunt te zijn. (6 eens – 3 oneens)
 - Het hoeft niet expliciet als speerpunt gedefinieerd te worden, verkeersveiligheid is altijd een punt van aandacht.
 - Het moet geen algemeen speerpunt zijn alleen daar waar het een probleem is moet het een speerpunt zijn. Volgens de enquête zijn de doorgaande routes een probleem dus op doorgaande routes moet de verkeersveiligheid een speerpunt zijn.

Aandachtspunten:

- De punten die door de bewoners van Riel en Goirle in de enquête aangeven zijn;
- Doorgaande routes;
- Er is eerder toegezegd dat er onderzoek gedaan zou worden naar de gehele oversteek Rielseweg - Hellen;
- Schoolomgevingen in Goirle en dan zijn er een aantal ongelukkige situaties:
 - Afronding Rabobank-Dorpstraat;
 - Wittedijk.

Fiets

1. De gemeente moet het gebruik van de fiets stimuleren. (4 eens – 5 oneens)
 - Dit is geen taak van de gemeente.
 - De stelling veronderstelt een hoge mate van maakbare samenleving.

2. Een hoogwaardig, goed onderhouden en herkenbaar fietsnetwerk is nergens voor nodig; fietsers vinden hun weg toch wel. (0 eens – 9 oneens)
3. Fietsers op fietsroutes moeten overal voorrang krijgen, ook op rotondes. (3 eens – 6 oneens)
 - Overall gaat te ver.
 - Dit is een goed uitgangspunt, uitzonderingen daargelaten.
4. Voldoende fietsparkeerplaatsen zijn belangrijker dan voldoende autoparkeerplaatsen. (1 eens – 8 oneens)
 - Beide parkeerplaatsen zijn even belangrijk.
 - Naar aanleiding van de discussie die gevoerd wordt stelt men dat overdekte parkeerplaatsen voor fietsers onnodig is.
 - In Riel zou bij bushaltes in het buitengebied een stallingmogelijkheid moeten zijn.

Aandachtspunten:

- Verbeteren van het fietsgebruik
 - snelle, rechtstreekse verbindingen
 - comfortabel
 - sociaal- en verkeersveilige routes
 - Voorrang en oversteeklocaties
- Goede fietsparkeervoorzieningen
- Goede bewegwijzering
- Fietspromotie

Bereikbaarheid en verkeerscirculatie

1. De verkeerscirculatie in het centrum moet op de schop zodat er een duidelijk circuit ontstaat, ook als dit leidt tot overlast voor bewoners in het centrum. (4 eens – 5 oneens)
 - Ja, het centrum moet op de schop, al valt de overlast behoorlijk mee (niemand hoeft zijn tuin op te geven en er hoeven geen gebouwen te wijken).
 - Een oplossing zou zijn om het stuk Tilburgseweg (bij de Hovel) twee richtingsverkeer te maken. Al moet er dan wel rekening gehouden worden met de winkeliersvereniging (die zullen naar alle waarschijnlijkheid tegen dit plan zijn).
 - De verkeerscirculatie moet op de schop maar niet ten kosten van alles. Aanpassen moet voor de bereikbaarheid van het cultureel centrum en de Hovel.
 - De verkeerscirculatie hoeft helemaal niet op de schop, de oplossing is de bewegwijzering verbeteren.
2. Doorgaand verkeer door Riel moet worden geaccepteerd. Dit is juist goed voor de leefbaarheid in Riel. (9 eens – 0 oneens)
 - Kanttekening bij eens: dan moet de limiet van 30km/h naar 50km/h.
 - Bij bewonersbijeenvolgen (in Riel) is gebleken dat het vooral vrachtverkeer betreft. Dit is veelal geen bestemmingsverkeer. Doorgaand vrachtverkeer zou over de Gilsebaan geleid moeten worden. Vrachtverkeer met een lokale bestemming zou venster tijden moeten krijgen.
 - Doorgaand vrachtverkeer langs Gilsebaan leiden kan maar het verbieden van vrachtverkeer gaat veel te ver. Bedrijven hebben vrachtverkeer nodig.
 - Huidig project dat loopt voor het isoleren van huizen is gebaseerd op een snelheidslimiet van 30km/h. Op het moment dat dat 50km/h wordt is de huidige isolatie dan waardeloos?

3. Goirle moet pleiten voor een extra aansluiting op de A58. (1 eens – 8 oneens)
 - Er komt een Super XI in Tilburg (Stappengoor), dat zal leiden tot extra verkeer. Dit maakt een goede ontsluiting op de A58 cruciaal. We moeten de extra verkeersstroom faciliteren!
 - Er is geen enkele reden voor een extra aansluiting op de A58.

Aandachtspunten:

Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld:

- Verkeerscirculatie centrum
- Bewegwijzering
- Tegengaan sluipverkeer
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten
- Aansluiting op de A58

Voetgangers/minder validen

1. Schoolomgevingen zijn belangrijk en er zal ook de komende jaren veel aandacht aan moeten worden besteed. (8 eens – 1 oneens)
 - Ondanks het feit dat er aandacht besteed is aan veilige omgevingen bij het ontwerp van nieuwe scholen (zoals bij de Frankische driehoek) blijkt dat het moeilijk blijft ouders te bewegen niet met de auto te komen.
2. Er moet een actieprogramma met eigen middelen komen om de oversteekbaarheid in de hele gemeente te verbeteren. (1 eens – 8 oneens)
 - Het creëren van aparte financieringspotjes is onwenselijk.
 - In Riel is er is een probleem met oversteekbaarheid.
3. Toegankelijkheid van functies en voorzieningen is belangrijk, hier moet extra aandacht en middelen aan worden besteed. (Niet in stemming gebracht)
 - Er hoeft geen *extra* aandacht aan toegankelijkheid besteed te worden. Toegankelijkheid van functies en voorzieningen moet altijd de aandacht hebben.

Aandachtspunten:

Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld:

- Toegankelijke looproutes i.v.m. vergrijzing (trottoirs, op- en afritjes, zebrapaden)
- Toegankelijke bushaltes
- Veilige looproutes naar school
- Veilige oversteekvoorzieningen
- Goede voetgangersbewegwijzering

Parkeren

1. In het GVVP worden geen nieuwe keuzes voor het centrum gemaakt, dit is voldoende vastgelegd in de evaluatie Parkeerbeleid. (7 eens – 2 oneens)
 - Een punt van aandacht is de relatie verkeerscirculatie – parkeren. De relatie verkeerscirculatie - parkeren is in de evaluatie helemaal niet aan de orde gekomen. (Bijvoorbeeld wat is het effect van het afsluiten van het Kloosterplein voor de verkeersdruk?)

2. In woonwijken moeten (waar gewenst) extra parkeerplaatsen worden aangelegd, desnoods ten koste van stukjes groen. (1 eens- 8 oneens)
 - Als mensen ermee geholpen zijn mag groen best wijken.
 - Alleen in uitzonderlijke gevallen zoals plaatsen voor gehandicapten.

Aandachtspunten:

Acties uit parkeerevaluatie:

- Finetunen van de blauwe zone
- Verder verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen
- Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw
- Verder uitwerken exploitatie en beheer parkeergarage De Hovel

Openbaar Vervoer

1. Goirle moet alles op alles zetten om een lijndienst langs de zuidzijde van het centrum te krijgen. (3 eens – 4 oneens)
 - De vraag die voorligt is: is er überhaupt wel behoefte aan een lijndienst langs de zuidzijde van het centrum?
 - Er is wel degelijk behoefte vooral bij het verpleeghuis.
 - Iedereen wil een bushalte op de hoek van de straat als je het vraagt.
 - De kans van slagen van een lobby bij de provincie is klein. (Er is door de provincie geïnvesteerd in de huidige planning en routing van de bussen dat wordt nu eenmaal niet snel aangepast). We moeten geen verwachtingen scheppen bij de mensen die we niet waar kunnen maken.
 - Een mogelijke oplossing zou gevonden kunnen worden door in gesprek te treden met “De Lijn” (België).
2. Bevorderen van het gebruik van het OV is een taak van de gemeente. (1 eens – 8 oneens)

Aandachtspunten:

- Lijnvoering (provincie bepaalt)
- Haltes
- Shuttlediensten
- Promotie

Vracht- en landbouwverkeer

1. We hebben geen probleem met vracht- en landbouwverkeer in Goirle en Riel. (2 eens – 7 oneens)
 - landbouw kan zich moeilijk bewegen en moet vaak door Goirle of Riel heen.
 - Doorgaand vrachtverkeer door Riel is een probleem. Een idee is een bord met “alleen bestemmingsvrachtverkeer, geen doorgaand vrachtverkeer”.
 - In Goirle is het goed geregeld maar niet in Riel.

Aandachtspunten:

Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld:

- Routes
- Bereikbaarheid

- Laden en lossen

Communicatie en educatie

1. Strenge handhaving is veel belangrijker dan voorlichting. (4 eens – 5 oneens)
 - Goed weten en begrijpen hoe het zit leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid.
 - Handhaving moet laatste redmiddel zijn.
 - Voorlichting is belangrijker dan handhaving maar zou vooral door scholen/jongeren centra/VVN gegeven moeten worden. Pas in tweede instantie ligt daar een rol voor de gemeente).
 - Men zou willen dat voorlichting voldoende was maar de praktijk wijst uit dat handhaving beter werkt. Een sprekend voorbeeld daarvan is de BOA parkeren, die wordt door iedereen gehaald maar het heeft wel effect.

Aandachtspunten

- Permanente verkeerseducatie:
 - doelgroepgericht
 - gedurende hele leven
- Voorlichting en handhaving:
 - aansluiten bij landelijke campagnekalender
 - handhaving afstemmen op voorlichtingsthema's

Leefbaarheid en milieu

1. Goirle moet een bijdrage leveren aan CO₂-reductie. Daarom moet autogebruik worden voorkomen en moet fietsgebruik gestimuleerd worden. (4 eens – 5 oneens)
 - In het programma van Goirle is de reductie van CO₂ opgenomen. Maar de auto is voor veel mensen noodzakelijk om hun beroep te kunnen uitoefenen dus de stelling is onrealistisch.
 - Allereerst is "moet worden voorkomen" wel wat drastisch elektrische auto's zijn prima, maar fiets stimuleren is belangrijk.

Aandachtspunten

- Lucht- en geluidskwaliteitsnormen zijn bindend voor ontwikkelingen RO:
 - Fijnstof (PM₁₀)
 - NOX
 - Geluid
- CO₂-reductie

Prioritering

Alle aanwezige raadsleden hebben 7 legostenen verdeeld over de 9 onderwerpen die terugkomen in het GVVP. De onderwerpen waar de meeste aandacht naar moet uitgaan, krijgen de meeste legostenen. Aan de hand hiervan is een beeld gekregen van de prioriteit per onderwerp. De meeste aandacht dient in het GVVP Goirle uit te gaan naar de onderwerpen Fiets en Leefbaarheid en Milieu. Parkeren en voetgangers/minder validen hoeven in het GVVP Goirle geen prominente plek in te nemen.

Resultaat:

Hierna is per onderwerp aangegeven hoeveel legostenen het onderwerp heeft gekregen:

Leefbaarheid en milieu	-	17 stenen
Fiets	-	16 stenen
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	-	12 stenen
Verkeersveiligheid	-	4 stenen
Vracht- en landbouwverkeer	-	4 stenen
Openbaar vervoer	-	4 stenen
Communicatie en educatie	-	4 stenen
Voetgangers/minder validen	-	2 stenen
Parkeren	-	0 stenen

9 personen hebben meegedaan aan de ranking en er zijn dus in totaal 63 stenen verdeeld over de 9 onderwerpen.

Bijlage 5 Ongevallenanalyse

In de volgende tabellen zijn de slachtoffers die zijn gevallen bij ongevallen in de afgelopen drie jaar² (periode 2008-2010) afgezet tegen het aantal slachtoffers bij ongevallen in de periode daarvoor (2005-2007). De slachtoffers zijn uitgesplitst naar doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden. De tabellen geven een beeld van de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers in de afgelopen jaren.

Slachtoffers naar hoofdtoedracht

	slachtoffers		doden		ziekenhuisgewonden		overige gewonden	
	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10
voorrang/doorgang	48	19	0	0	20	10	28	9
afstand bewaren	11	1	0	0	1	0	10	1
plaats op weg	18	5	1	0	5	1	12	4
inhalen	4	0	0	0	1	0	3	0
oversteken	3	0	0	0	1	0	2	0
toestand weg/voertuig	3	1	0	0	2	0	1	1
toestand bestuurder	1	0	0	0	0	0	1	0
overige toedrachten	10	16	1	0	2	3	7	13
totaal	98	42	2	0	32	14	64	28

Het aantal slachtoffers is bij alle toedrachten de afgelopen jaren gedaald ten opzichte van de drie jaar daarvoor, met uitzondering van de verzamelcategorie "overig". Naast deze categorie vallen nog steeds relatief veel slachtoffers bij ongevallen in de categorie "voorrang/doorgang".

Slachtoffers naar botspartners

	slachtoffers		doden		ziekenhuisgewonden		overige gewonden	
	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10	'05 - '07	'08 - '10
snelverkeer eenzijdig	2	1	0	0	0	0	2	1
snelverkeer / snelverkeer	26	5	1	0	7	1	18	4
snelverkeer / langzaam verkeer	43	23	1	0	15	10	27	13
snelverkeer / overig	11	8	0	0	6	2	5	6
langzaam verkeer / langzaam verkeer	11	4	0	0	4	1	7	3

² Ten tijde van het opstellen van dit GVVP waren de ongevallenstatistieken over 2011 nog niet gepubliceerd.

Onder "de afgelopen drie jaar" wordt daarom de periode 2008-2010 verstaan.

langzaam verkeer / overig	4	1	0	0	0	0	4	1
overig / overig	1	0	0	0	0	0	1	0
totaal	98	42	2	0	32	14	64	28

Ook wanneer wordt gekeken naar de “botspartners” (welke categorie weggebruiker kwam met welke andere categorie in aanraking?) is in alle categorieën het aantal slachtoffers afgenomen. Veruit de meeste slachtoffers vallen nog steeds bij ongevallen tussen snel en langzaam verkeer. In de categorie “snelverkeer / overig” is de daling het kleinst. Het aantal gewonden in deze categorie dat niet naar het ziekenhuis hoefde nam iets toe.

Slachtoffers naar aard

	slachtoffers		doden		ziekenhuisgewonden		overige gewonden	
	'05 – '07	'08 – '10	'05 – '07	'08 – '10	'05 – '07	'08 – '10	'05 – '07	'08 – '10
onbekend	3	0	0	0	0	0	3	0
voetganger	4	1	0	0	1	1	3	0
geparkeerd voertuig	4	1	0	0	0	0	4	1
dier	0	0	0	0	0	0	0	0
vast voorwerp	15	9	0	0	6	2	9	7
los voorwerp	0	0	0	0	0	0	0	0
frontaal	11	6	1	0	6	2	4	4
flank	43	21	1	0	17	7	25	14
kop / staart	15	2	0	0	1	1	14	1
eenzijdig	3	2	0	0	1	1	2	1
totaal	98	42	2	0	32	14	64	28

Bij alle soorten ongevallen is een daling van het aantal slachtoffers te zien. De meeste slachtoffers vallen nog altijd bij aanrijdingen in de flank, gevolgd door aanrijdingen met een vast voorwerp.

Bijlage 6 Beleidsdocumenten gemeente Goirle

Onderstaande documenten zijn bestudeerd op relevantie voor het verkeers- en vervoerbeleid :

- Kaderplan gemeentelijk klimaatbeleid 2010-2013 (juni 2009)
- Voor 'n vitale gemeente... Collegeprogramma 2010-2014
- Bestuursprogramma Gemeente Goirle 2010-2014
- Groen en Sociaal, toekomstvisie Goirle (januari 2008)
- Bedrijventerreinvisie Tijvoort (december 2010)
- Businessplan Centrummanagement Goirle (september 2011)
- Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels (augustus 2011)
- Parkeeronderzoek centrum Goirle (mei 2011)
- Notitie Evaluatie parkeerbeleid 2011 (september 2011)
- Evaluatie Doorgaande route Riel (februari 2006)
- Kentekenonderzoek Riel (juni 2011)
- Meedoen makkelijker maken, Beleidsplan maatschappelijke ondersteuning 2008 – 2011 (mei 2008)
- Woonvisie gemeente Goirle 2011 (maart 2011)
- Notitie prioritering woningbouwlocaties 2016-2021 (januari 2012)



DTV Consultants

Postadres Postbus 3559, 4800 DN Breda

Telefoon (076) 513 66 00

Fax (076) 513 66 06

E-mail info@dtvconsultants.nl

Internet www.dtvconsultants.nl